



CHEVROLET 1935

Käsikirja
JÄLLEENMYYJILLE

Pidätetään oikeus muuttaa
ilman ennakkoilmoitusta
eritelmiä ja varusteita.

Kunniapaikka

Moni autotehdas on kaikessa hiljaisuudessa toivonut valmistamalleen autolle kunnianimen: 'Maailman suosituin ja eniten myyty vaunu'. Varsinkin kaksi tehdasta teki viime vuonna kaikkensa saadakseen lyödyksi Chevroletin laudalta sekä Amerikan että kansainvälisillä markkinoilla.

Yritys epäonnistui kuitenkin — kautta koko linjan Chevrolet on pysynyt voittamattomana. Yhdysvalloissa — missä on maailman verrattomasti suurimmat automarkkinat — oli kahden ensimmäisen automerkin välinen kamppailu aluksi jokseenkin tasaväkinen, mutta vuoden loppupuolella ratkaisi Chevrolet taistelun hyväkseen: Chevroletia myytiin noin 23.000 kpl henkilö- ja kuormavaunua enemmän kuin lähinnä kilpailevaa merkkiä.

Olemme toistaneet nämä viralliset luvut johdantona Chevrolet 1935'n esittelyssä, jotta heti alusta pitäen tulisi selväksi, että

**Chevrolet on yhä jatkuvasti
maailman suosituin auto.**

Chevrolet saavutti tämän aseman aikanaan ylivoimaisen laadunsa, terveen ja vahvan rakenteensa vuoksi; ja sitäpaitsi sillä on ollut tukenaan tuotantolaitoksia ja myyntijärjestö, jotka ovat maailmassa vertaansa vailla. Tästä syystä onkin täysin oikea ja oikeutettu tuo myyntiväite, joka aina on ollut ja vast'edeskin tulee olemaan ratkaisevana:

Chevroletissa saa parhaan vastineen rahalle.

Chevrolet 1935 ei ole hitustakaan poikennut vanhoista perusperiaatteistaan, joitten mukaan on rakennettava vaunu, jolla on kaikki edellytykset tarjota parhaan mahdollisen vasta-arvon ostajan sijoittamalle pääomalle.

L a a t u a esiintyy jokaisessa pienimmässäkin yksityiskohdassa — selvemmin ja arvokkaammin kuin milloinkaan aikaisemmin.

R a k e n t e e l l i s e s t i *Chevrolet* on samalla varmalla perustalla kuin varemmin. Jo aikaisemmin koeteltuja teknillisiä hienouksia, jotka merkitsevät niin paljon vaunun kestävyydelle, taloudellisuudelle ja suorituskyvylle, täydentävät nyt autotekniikan viimeisimmät saavutukset.

Myynnin kannalta Chevroletin arvo on yhä kasvanut,

koska sillä nyt on kaksi täydellistä sarjaa, *Master* ja *Standard*, kumpikin omaa luokkaansa ja kummallakin oma ostajapiirinsä.

Tätä kirjoitettaessa, nimittäin huhtikuun alussa, ovat Chevroletin kilpailijat jo tulleet markkinoille uusilla malleilla, joten Chevrolet on näennäisesti ollut huonommassa asemassa, varsinkin kun kaunis kevät on herättänyt ostohalua odotettua aikaisemmin. Mutta tästä huolimatta on Chevroletin asema hyvä ja vahvistaa tämä paremmin kuin mikään muu, että

CHEVROLET

**on juuri sellainen kuin sen
tulee olla ja että se täyttää
yleisön vaatimukset.**

Olisi kuitenkin vaarallista otaksua, että alkava myyntikausi sujuisi noin vain kilpailutta. Päinvastoin: kilpailu tulee olemaan entistä suurempi ja ankarampi. Teemme tästä syystä viisaasti, jos tarkoin inventoimme mahdollisuutemme, mitä asemamme säilyttämiseen tulee.

MEILLÄ ON

kaksi täydellistä sarjaa: Standard ja Master.

Ensiksimainitussa on kokonaan uusi 74 hevosvoimainen moottori, ristikehys, synkronisoiva vaihdelaatikko, vedoton korituuletus y.m.

MEIDÄN TÄYTYY

voidaksemme paremmin vastata kilpailuun,

tarkastaa ostajaluettelomme ja huolehtia, että meillä on tiedossamme lukuisasti todellisia ostajia

tutkimalla tätä käsikirjaa, hankkia itsellemme selvempi ja tarkempi tuntemus vaunusta ja sen ominaisuuksista kuin koskaan aikaisemmin.

Kerta toisensa jälkeen on korostettava, ettei autojen myynti ajanmittaakaan ole t i n k i m i s t ä h i n n a s t a . Autojen myynti on samaa kuin että osoitetaan asiakkaalle vaunun todelliset ominaisuudet niin selvästi ja sattuvasti, että tämä oivaltaa saavansa esitetyssä vaunussa suurimman vastineen rahalleen. Tätä silmälläpitäen on tuotteen tuntemus äärettömän tärkeitä. Tämän vuoden myyntitulokseen tulee tuotteen tuntemus merkitsemään ratkaisevasti. Teoreettisesti opitte tuntemaan Chevrolet 1935'n tämän käsikirjan avulla, käytännöllisesti koettelemalla ja tutkimalla perusteellisesti itse vaunua.

Kevään kuluessa tulemme tekemään parhaamme saadaksemme myyntijärjestöemme tuotteen tuntemuksen kasvamaan mahdollisimman paljon.

Meidän on
perusteellisesti tunnettava tuotteemme.

Vain tällöin voimme selviytyä kilpailusta yhtä hyvin kuin aikaisemmin.

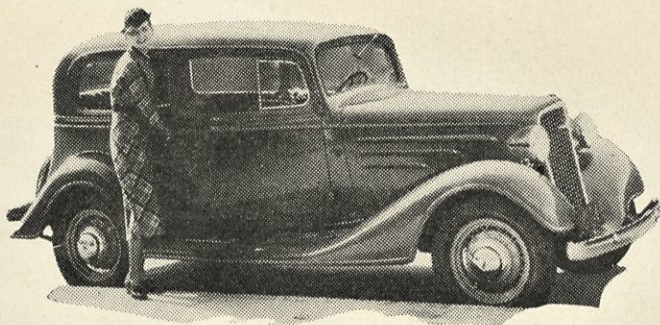
Vaunu — Chevrolet 1935 — on luokassaan ilman muuta markkinoiden paras tuote. Mutta meidän on pyrittävä siihen, että tunnemme sen, niin että voimme kertoa siitä asiantuntemuksella mahdollisimman paljon. Juuri tämän vuoksi kehoitamme Teitä tänä vuonna kunnollisesti tutustumaan vaunuun ja sen ominaisuuksiin.

Mallit ja varusteet

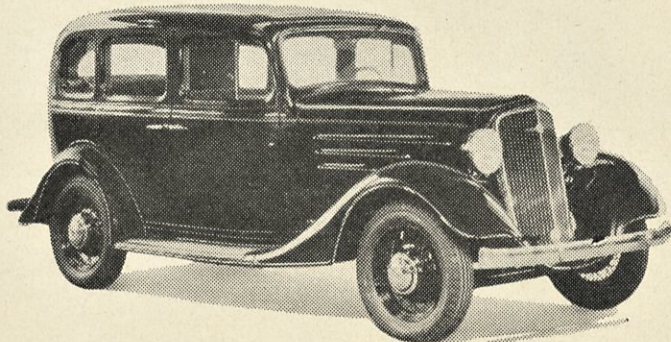
A. CHEVROLET 1935

STANDARD-SARJA

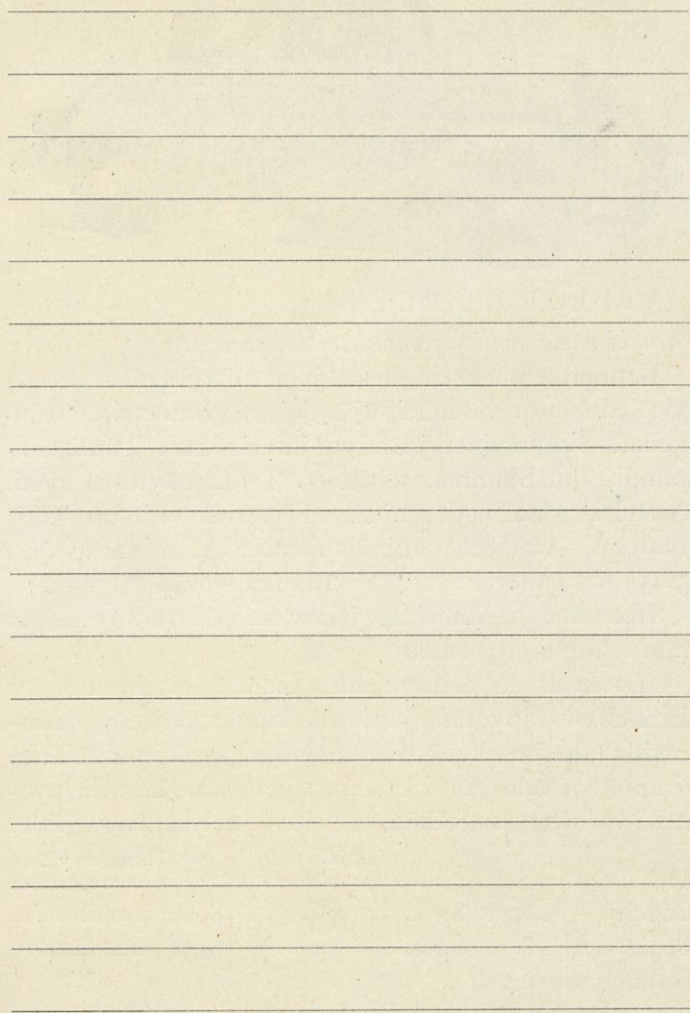
seuraavat mallit saatavana:

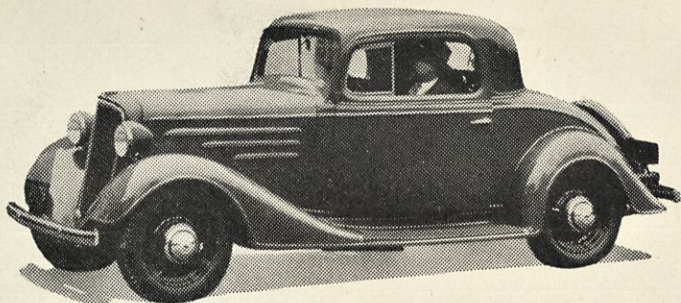


COACH (2-ovinen Sedan).



SEDAN (4-ovinen Sedan).





URHEILU-K U P E E.

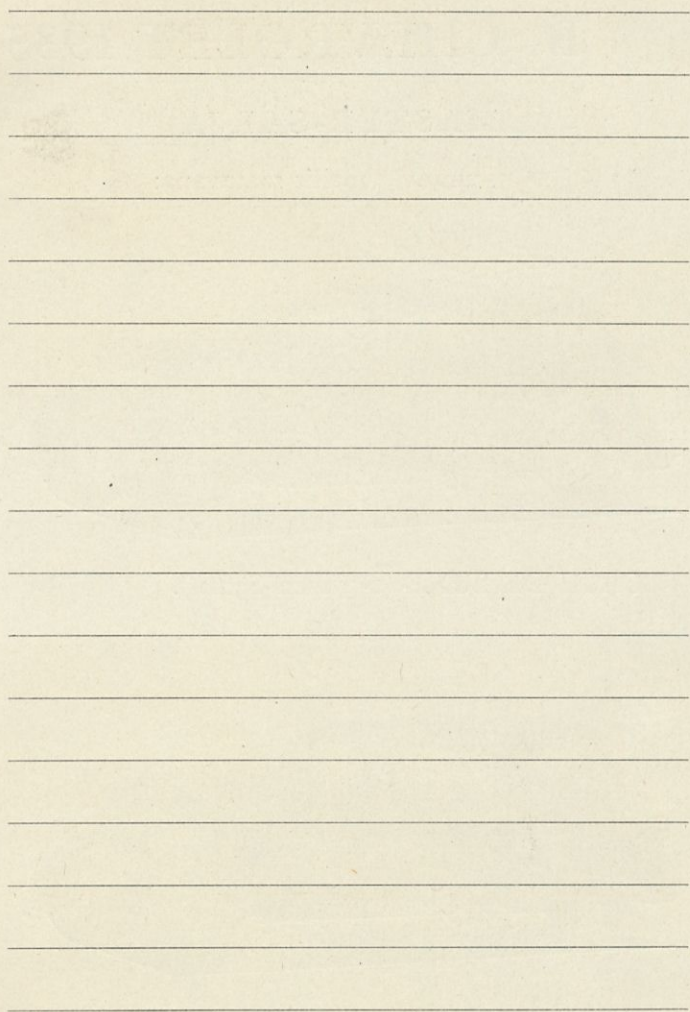
Kaikki nämä mallit on varustettu seuraavasti:

Kromatut puskurit edessä ja takana ilman n. s. sarvia. Maalatut valonheittäjät, joissa symmetriset valokeilat. Sisäpuolinen jäähdyttäjän ristikko. Tuulilasinpuhdistaja. Suunnanosoittimet. Taakseenäyttävä peili. Aseteltava auringonsuojus. Fisherin vedoton korituuletus. Aseteltava ohjaajanistuvin. Yksi varapyörä, 5.25—17 pallorenkait. Teräslankapyörät.

Huomautus 1. Malleissa, joissa on yksi varapyörä, on tämä kiinnitetty taakse.

Huomautus 2. Sedan-malli voidaan toimittaa myös kahdella varapyörällä ja sivulle kiinnittämisessä tarvittavilla laitteilla, kuitenkin ilman rengassuojuksia. Mitä lisähintaan tulee, katsokaa hintaluetteloa. Kahdella pyörällä varustetussa Sedanissa on myös matkatavarateline.

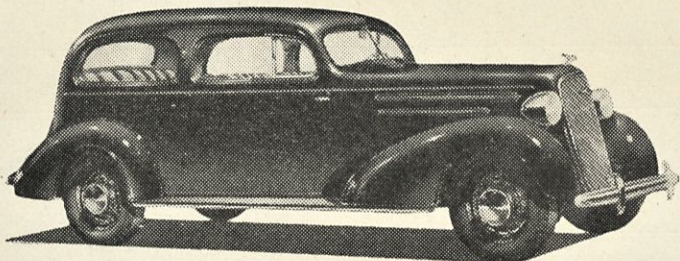
H I N N A T :		Ilmoituksissa mainittu luettelohinta	Hinta myyjän toimituspaikassa
Coach Smk.	_____	Smk. _____
Sedan Smk.	_____	Smk. _____
Sedan, varustettu			
2 varapyörällä	Smk.	_____	Smk. _____
Urheilu-Kupee	Smk.	_____	Smk. _____



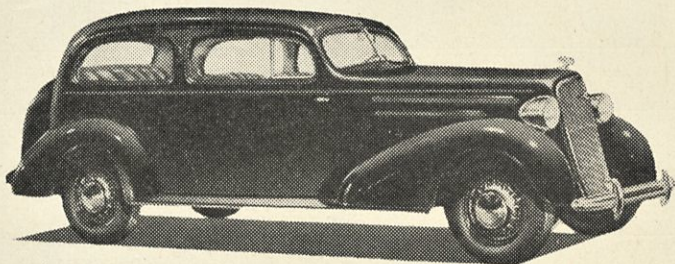
B. CHEVROLET 1935

MASTER-SARJA

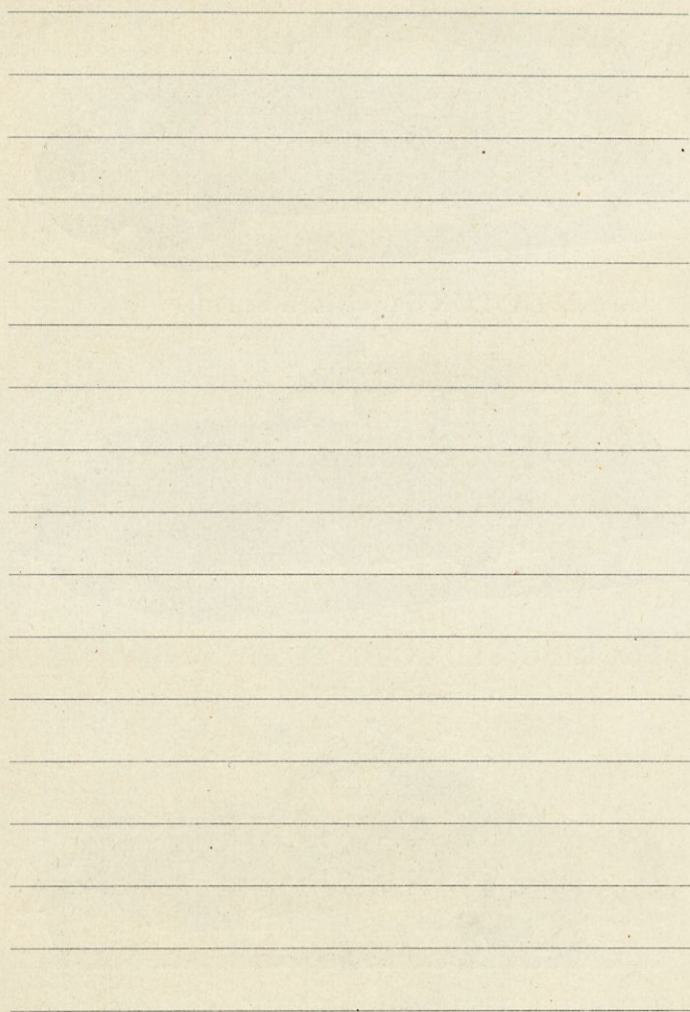
seuraavat mallit saatavana:

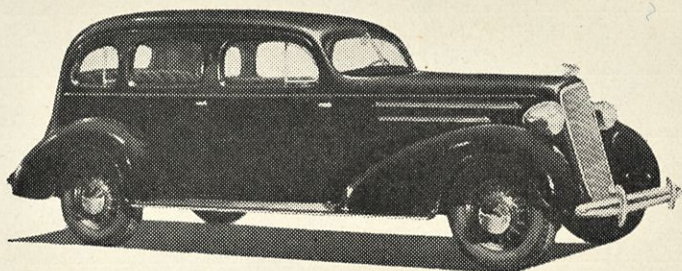


COACH DE LUXE (2-ovinen Sedan).

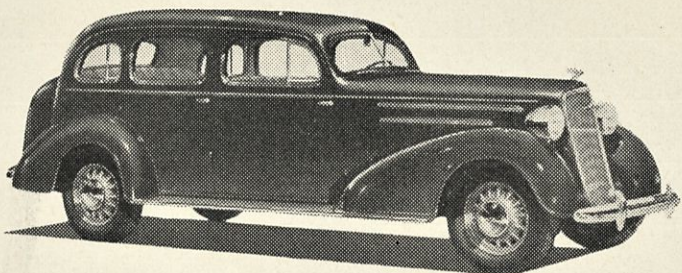


TOURING COACH DE LUXE (2-ovinen Sedan,
matka-arkku kiinteästi korin yhteydessä).

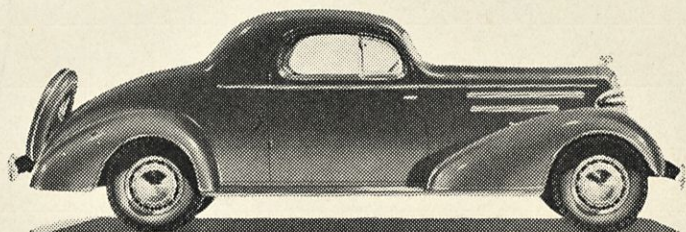




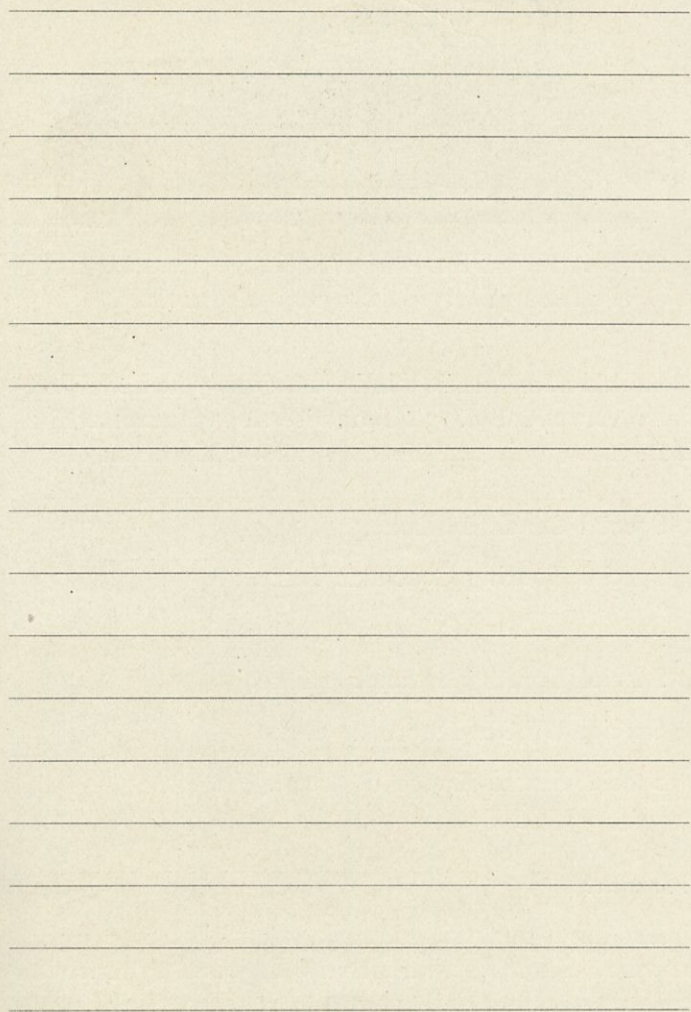
SEDAN DE LUXE (4-ovinen Sedan).

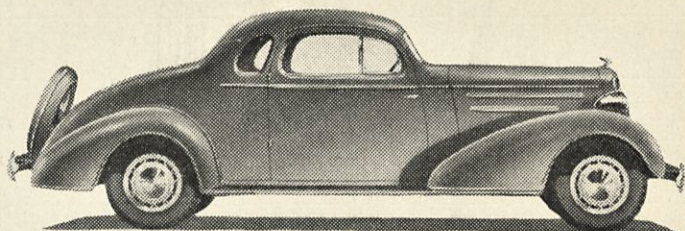


TOURING SEDAN DE LUXE (4-ovinen Sedan, matka-arkku kiinteästi korin yhteydessä).



URHEILU-KUPEE DE LUXE (Kupée, jossa on 3 ikkunaa ja ylimääräinen istuin).





MATKAKUPEE DE LUXE (Kupée, jossa on 5 ikkuna ja takana säilytyspaikka matkatavaroille).

Kaikki nämä mallit toimitetaan joko yhdellä tai kahdella varapyörällä. Jälkimmäisessä tapauksessa liitetään vaunun nimeen »Special» sana. Näin ollen:

Special Coach de Luxe.

Special Touring Coach de Luxe.

Special Sedan de Luxe.

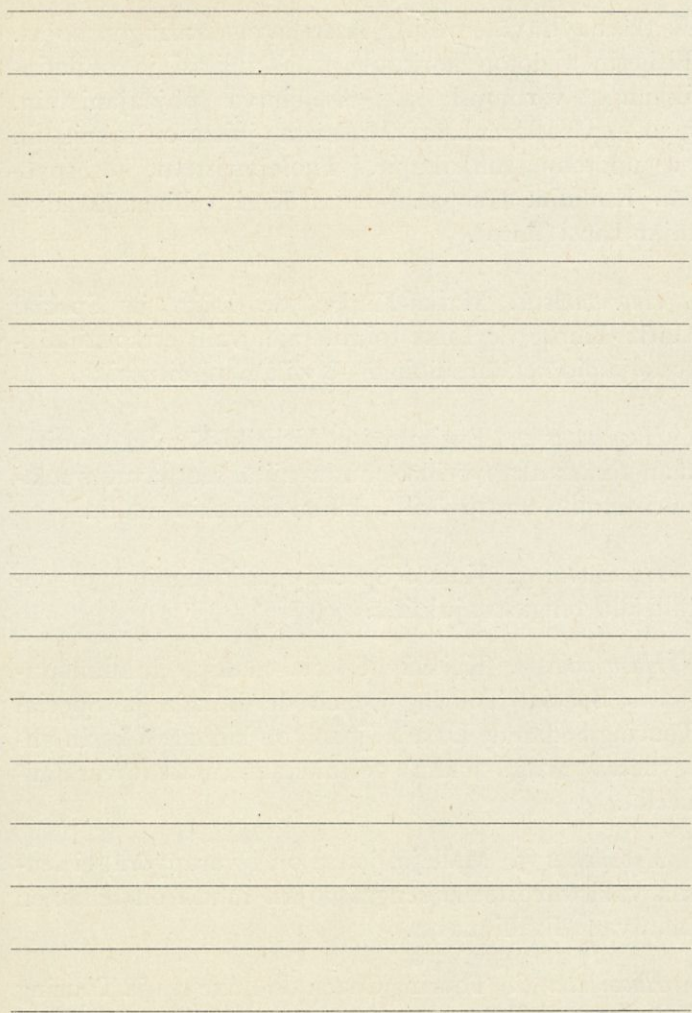
Special Touring Sedan de Luxe.

Special Urheilu-Kupée de Luxe.

Special Matka-Kupée de Luxe.

Varusteet:

Kromatut puskurit edessä ja takana, varustettu n. s. sarvilla. Kromatut valonheittäjät, joissa symmetriset keilat. Sisäpuolinen jäähdyttäjän ristikko. Kaksi tuulilasinpuhdistajaa. Automaattiset suunnanosoitimet.



Taaksenäyttävä peili. Aseteltava auringonsuojus. Fisherin vedoton korituuletus. Tuulilasi ja tuuletin-ikkunat varmuuslasia. Aseteltava ohjaajanistuvin. 5.50—17 pallorenkaat. Malleissa, joissa on takaistuvin on upotetut tuhkakupit. Puolapuristetut teräspyörät. Kaihdin. Huopakannatin. Koristeellinen jäähdyttäjän kansi (lintu).

Huomautus 1. Matka-Kupee de Luxe ja Special Matka-Kupee de Luxe toimitetaan vain erikoistilauksesta ja pidätetään silloin 6—8 viikon toimitusaika.

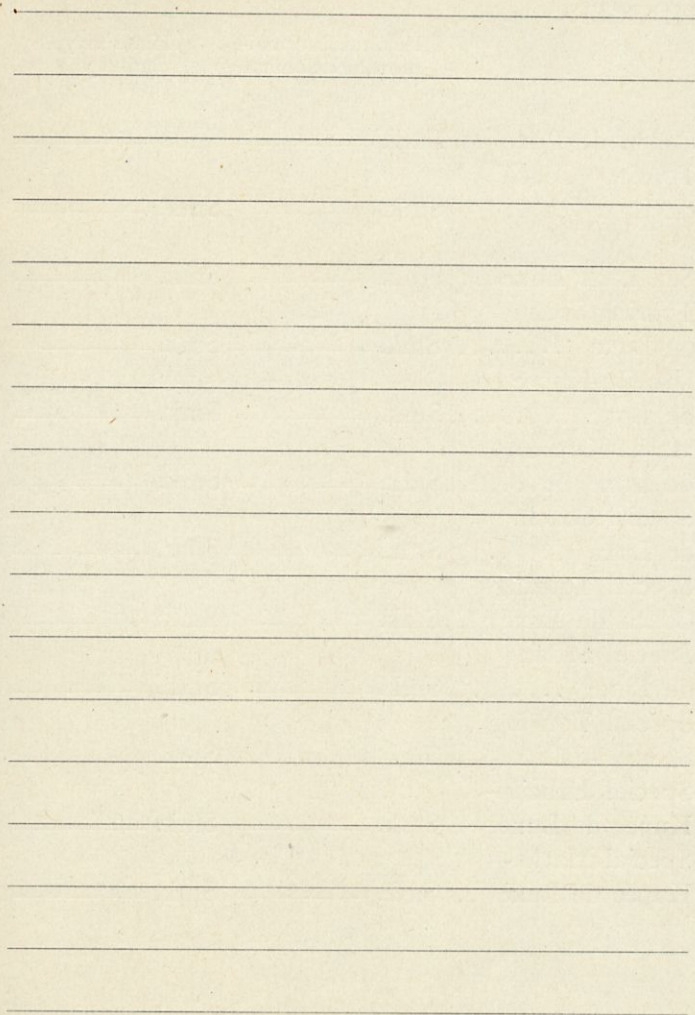
Huomautus 2. Ensimmäiset Urheilu-Kupeat toimitetaan teräslankapyörillä, mutta niitä seuraavat puolapuristetuilla teräspyörillä, kuten muutkin mallit.

Huomautus 3. Kaikki Special-mallit toimitetaan metallisilla rengassuojuksilla.

Huomautus 4. Kaikki Special-mallit, lukuunottamatta Special Touring Coach de Luxe'a ja Special Touring Sedan de Luxe'a (joissa on kiinteästi korin yhteydessä matka-arkku) toimitetaan matkatavaratelineellä.

Huomautus 5. Malleja, joissa on 1 varapyörä, ei seuraa vakiovarusteena rengassuojus, mutta on sellainen saatavana lisähinnasta.

Huomautus 6. Touring Coach de Luxe'ssa ja Touring Sedan de Luxe'ssa on varapyörä sijoitettu erikoiseen lokeroon korin yhteydessä olevaan matka-arkkuun.

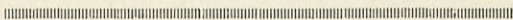


HINNAT:

	Ilmoituksissa mainittu luettelohinta	Hinta myyjän toimituspaikassa
Coach de Luxe .. Smk.	_____	Smk. _____
Touring Coach de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Sedan de Luxe .. Smk.	_____	Smk. _____
Touring Sedan de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Urheilu-Kupee de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Matka-Kupee de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Special Coach de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Special Touring Coach de Luxe ..	Smk. _____	Smk. _____
Special Sedan de Luxe	Smk. _____	Smk. _____
Special Touring Sedan de Luxe ..	Smk. _____	Smk. _____
Special Urheilu-Kupee de Luxe ..	Smk. _____	Smk. _____
Special Matka-Kupee de Luxe ..	Smk. _____	Smk. _____

CHEVROLET 1935

Standard-sarja



*Standard-sarjassa on tänä vuonna seuraavat
uutuudet:*

1. Uusi 74 hevosvoimainen moottori
2. Ristikehys, jossa X-vahvike
3. TÄYDELLINEN SARJA MALLEJA

*Muita tärkeitä seikkoja, jotka on muistettava ja
esitettävä asiakkaille:*

1. Akselinväli 107"
2. Tilavat ja aistikkaasti sisustetut korit
3. Fisherin Alkuperäinen vedoton korituuletus
4. Varmuuslasia
5. Uusi kojetaulu
6. Tehokkaat, tiiviit Bendix-jarrut
7. Putkenmuotoinen kardaniakseli
8. Kevyt ohjaus
9. Vaunun etuosassa yhtenäinen tuki
10. Vaihdelaatikko, jossa äänettömästi toimiva kakkonen

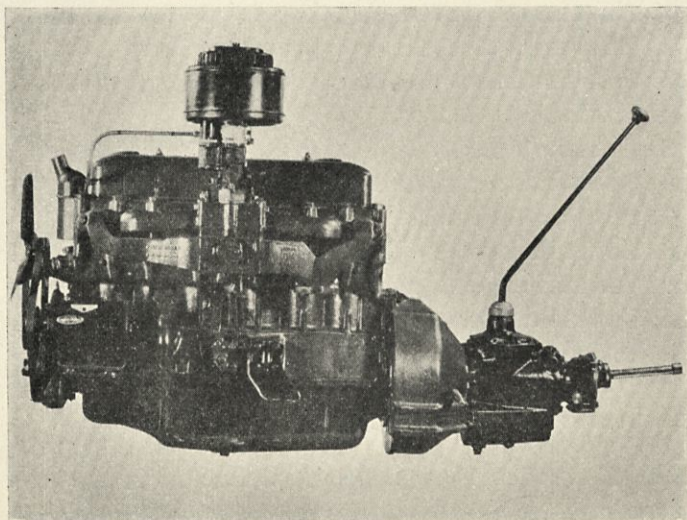
1. Standard-sarjan moottori

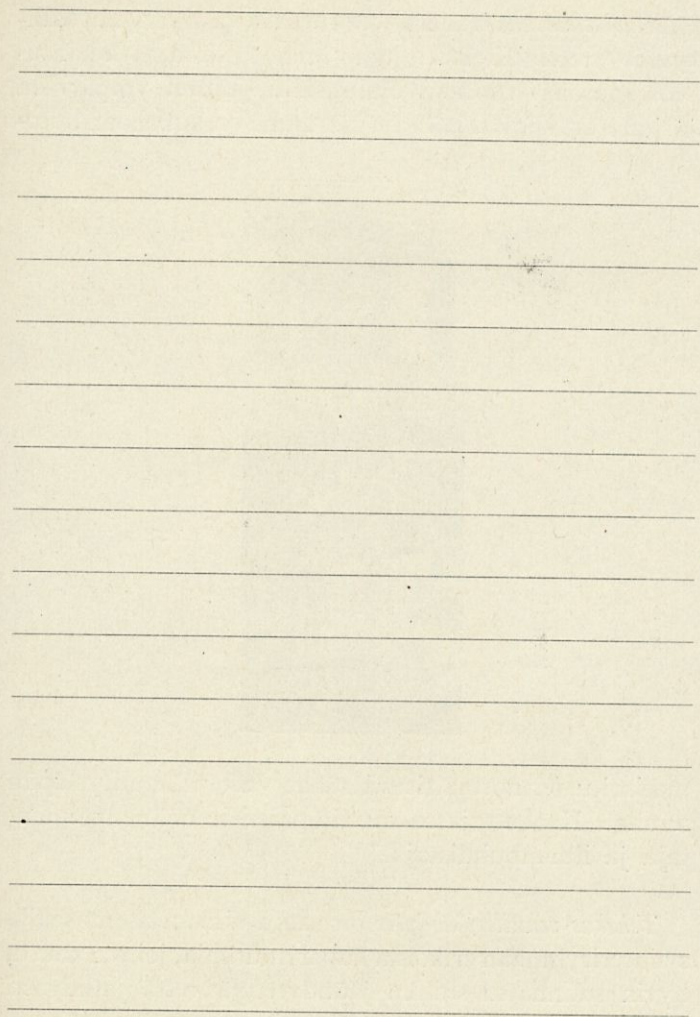
kehittää vuoden 1935 malleissa 74 hevosvoimaa 3,200
kierr./min. Sylinteritilavuus on 3.39 litraa. Tehon

kohoaminen voidaan ennen kaikkea pitää johtuneeksi suuremmasta sylinteritilavuudesta, mutta myös suuremmasta puristussuhteesta, joka vuoden 1935 mallissa on 5.45 : 1.

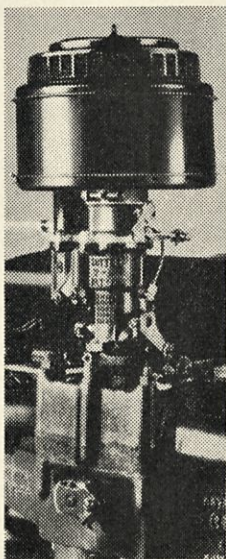
Ollen aito Chevrolet-moottori on Standard-moottori tietysti kansiventtiilirakennetta. Kansiventtiilirakenteesta johtuu useita etuja, m. m. parempi kiihtyväisyys (kaikissa kuuluisissa kilpavaunuissa on kansiventtiili-moottori), sylinterikannen parempi jäähdytys sekä yksinkertaisempi ja halvempi huolto (koska sylinterikansi ja koko venttiilikoneisto voidaan helposti irroittaa noen poistamista y. m. varten).

Useimpia teknillisiä hienouksia, jotka sisältyvät tähän moottoriin, ei tapaa muissa saman hintaluokan vauunuissa. Kannattaa mainita seuraavat:



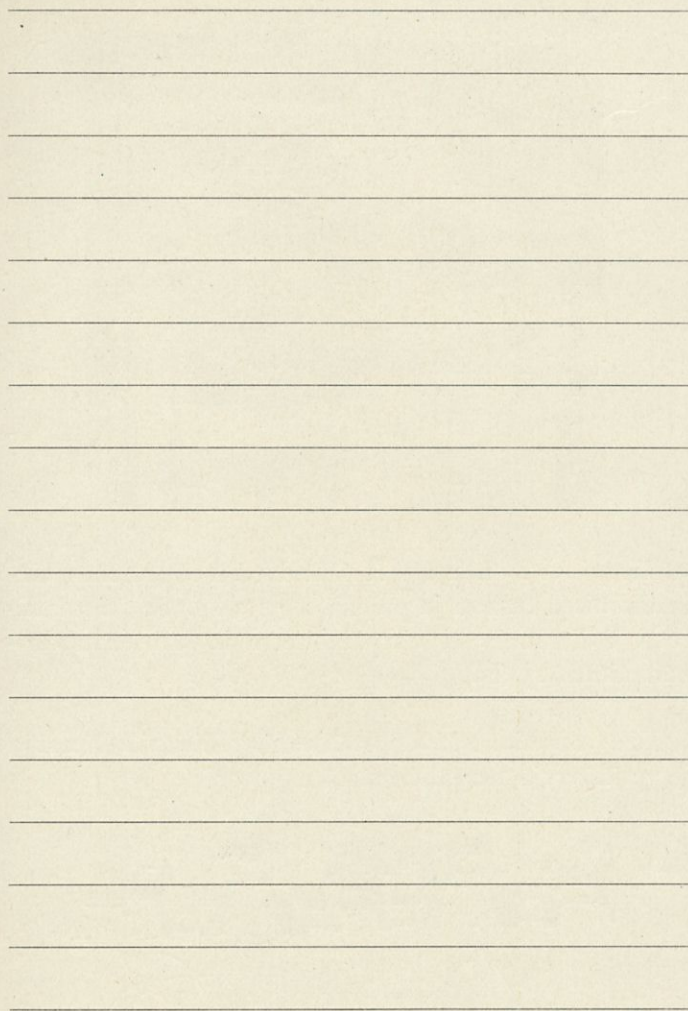


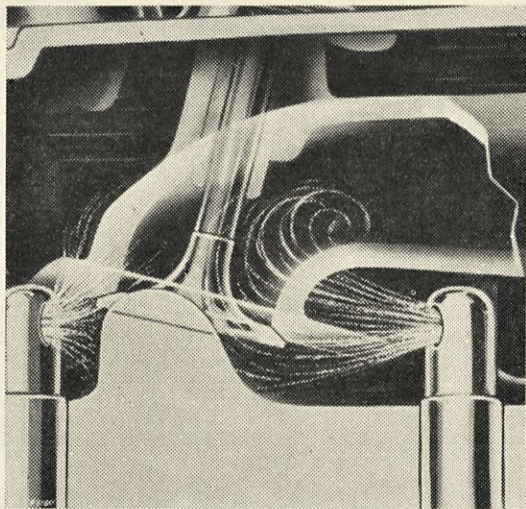
Pudotuskaasuttaja merkitsee ratkaisevasti hyvään kiihtyväisyyteen. Kaasuttaja on asetettu siten, että kaasuseos »putoaa» suoraan imuputkiin, joitten ympäri on järjestetty tehokas jäähdytys. Tämä on kokonaan auto-



matisoitu termostaattisesti säädetyn etulämmitysläpän avulla. Kaasuttajassa on sitäpaitsi imuäänenvaimentaja ja ilmanpuhdistaja.

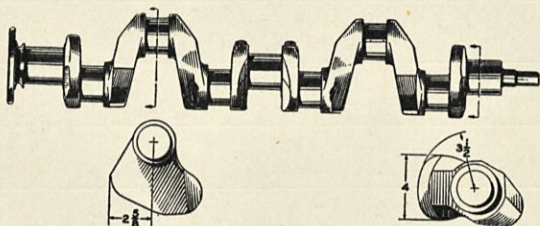
Tehokas venttiilijäähdytys on saatu aikaan asentamalla sylinteriryhmään erikoisia kuparisuutimia, joitten kautta hyvin suunnattu suihku jäähdytettyä vettä jatkuvasti jäähdyttää ne kohdat, jotka eniten ovat alttiina lämmölle, esimerkiksi pakoventtiilien istukoitten ympärystä.

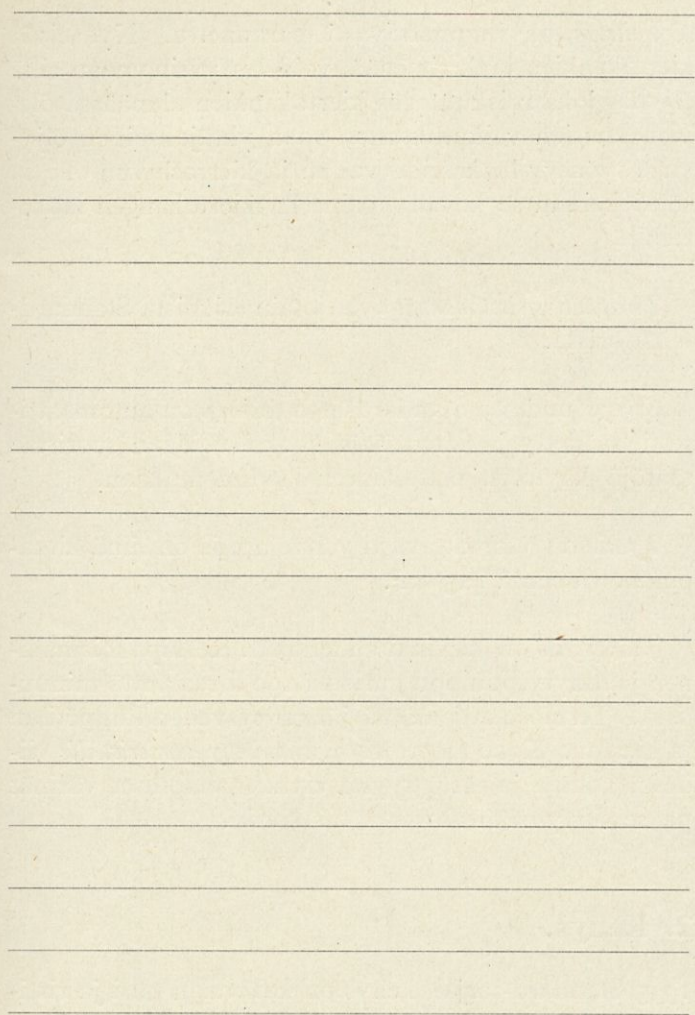




Kampiakseli on uudessa Standard-moottorissa poikkeuksellisen tukeva ja painaa se 31.3 kg. Se on staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu ja varustettu värinänvaimentajalla.

Kampikammion tuuletus estää vahingollisia jätokaasuja ja vesihöyryjä kerääntymästä moottoriin.





Voitelua on huomattavasti parannettu. Nyt eivät kiertokankien laakerit enää voideltu yksinomaan sillä öljyllä, joka roiskuu ylös kiertokankien alapäässä olevien kousien vaikutuksesta, vaan yhtäjaksoinen öljyvirta työntyy laakereita vasten ja kierrosluvun ollessa suuri painuu se kovalla paineella kiertokangen laakereihin.

Tinapäällysteiset männät ovat jotain erikoista Standard-moottorissa.

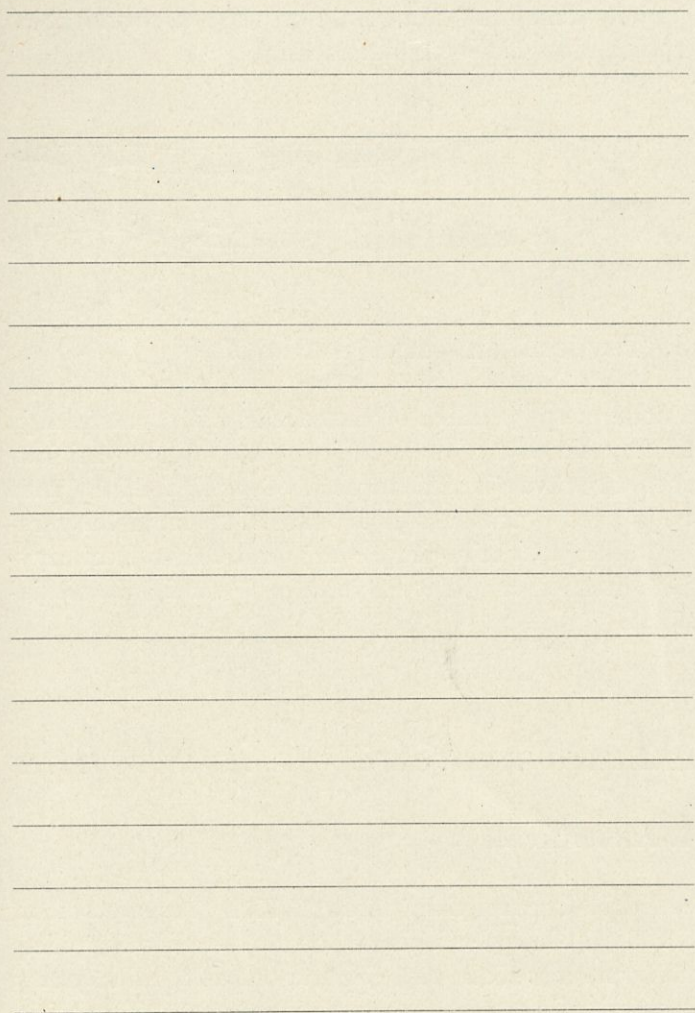
Sytytys uudessa Standard-moottorissa on automaattisesti säädetty ja *oktansäädön* vuoksi voidaan suorittaa säätöjä käytetyn polttoaineen laadun mukaan.

Kytkin on huomattavasti vahvempi ja on siinä kitkaintaa yhteensä 425 sm².

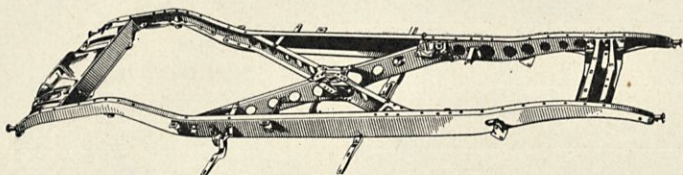
Jäähdytystö on harvinaisen tehokas. Keskipakoismallinen jäähdytyspumppu puristaa 190 litraa vettä minuutissa. Termostaatti säättää jäähdytysveden lämpötilan ja kierron. Koko moottori on *kiinnitetty kumieristeille* viidestä kohtaa ja tästä syystä eivät mahdolliset värinät pääse siirtymään alustaan tai koriin.

2. Kehys.

1935 Standard-sarjan kehys on kokonaan uusi ja ristimallia. Tukeva, jäykkä X-muotoinen tuki vahvistaa kehystä moninverroin, joten tämä on tavallista kehystä



paljon vankempi. X'n etuosa on yhdessä sivukiskojen kanssa tehty laatikonmuotoiseksi.



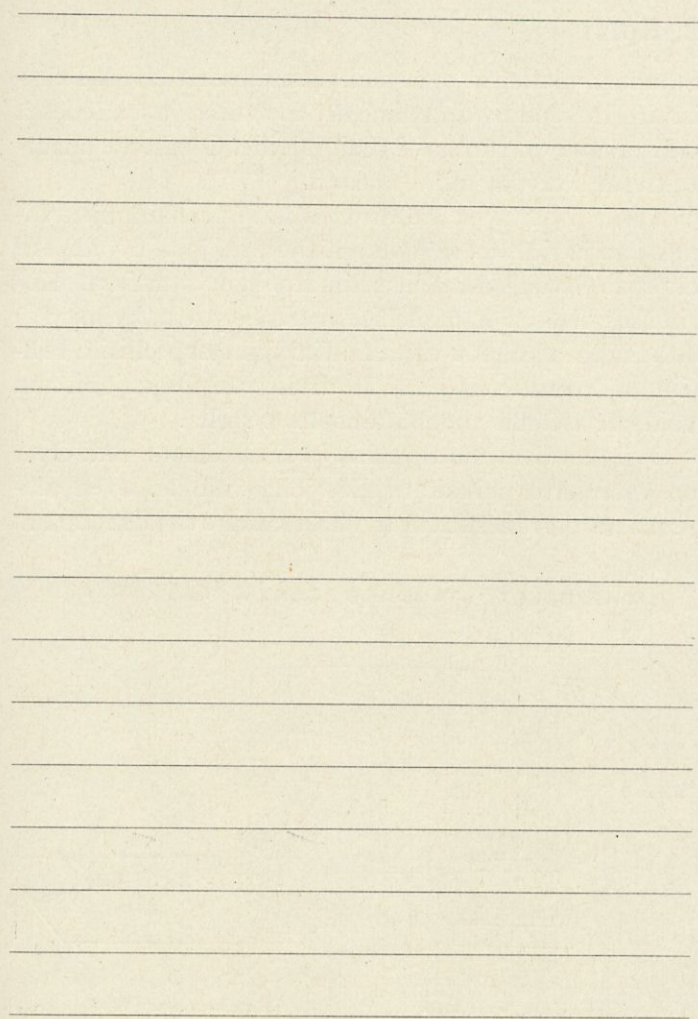
3. Täydellinen sarja malleja.

Vuodesta 1935 lähtien on Standard-sarja täydellinen ja kuuluu siihen nyt malleja, jotka käytännöllisesti katsoen täyttävät kaikki tarpeet. Coach, Sedan, (jossa neljä ovea) varustettu joko yhdellä tai kahdella varapyörällä, ja Urheilu-Kupee tarjoavat Chevroletin myyjälle mahdollisuuden tyydyttää mitä vaativinta ostajapiiriä.

Muita tärkeitä yksityiskohtia

1. Akselinväli

Standard-Chevroletissa on 107". Kun ottaa huomioon Standard-Chevroletin hinnan, on tätä akselinväliä pidettävä suurena. Koko tätä pituutta on taitavasti käytetty hyväksi, niin että kori on saatu harvinaisen tilavaksi ja mukavaksi.



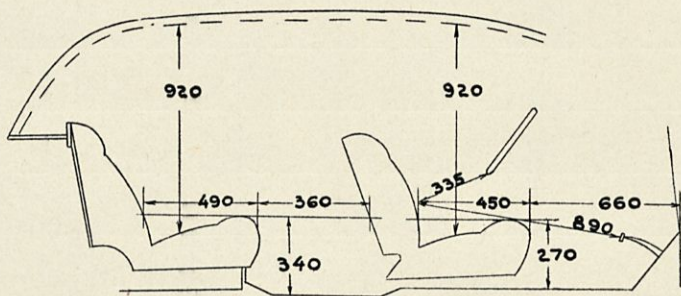
2. Korit

Standard-malleissa ovat poikkeuksellisen tilavat. Takaistuimelle sopii hyvin kolme täyskasvuista ja sekä edessä että takana on runsaasti tilaa jaloille. Oheisesta piirustuksesta näkyvät mitat tarkoin.

Korin sisustus on valmistettu mitä parhaimmista aineksista ja sisältää se monta hienoutta, joita tavallisesti ei tapaa Standard-mallien hintaluokan vaunuissa. Korin koko sisäosa on huolellisesti eristetty sekä kylmyyttä että liiallista lämpöä vastaan. Kaikkiin tarpeellisiin kohtiin on pantu vetoaestäviä tiivisteitä. Ohjaajanistuim voidaan asettaa yhdellä ainoalla otteella.

Ovilukot ovat uutta mallia ja tiirikoimattomat. Ovet on varustettu poikkitangolla, jolla voidaan oven alareunassa olevan ruuvin avulla säätää ovi jälkeinpäin.

CHEVROLET STANDARD COACH 1935

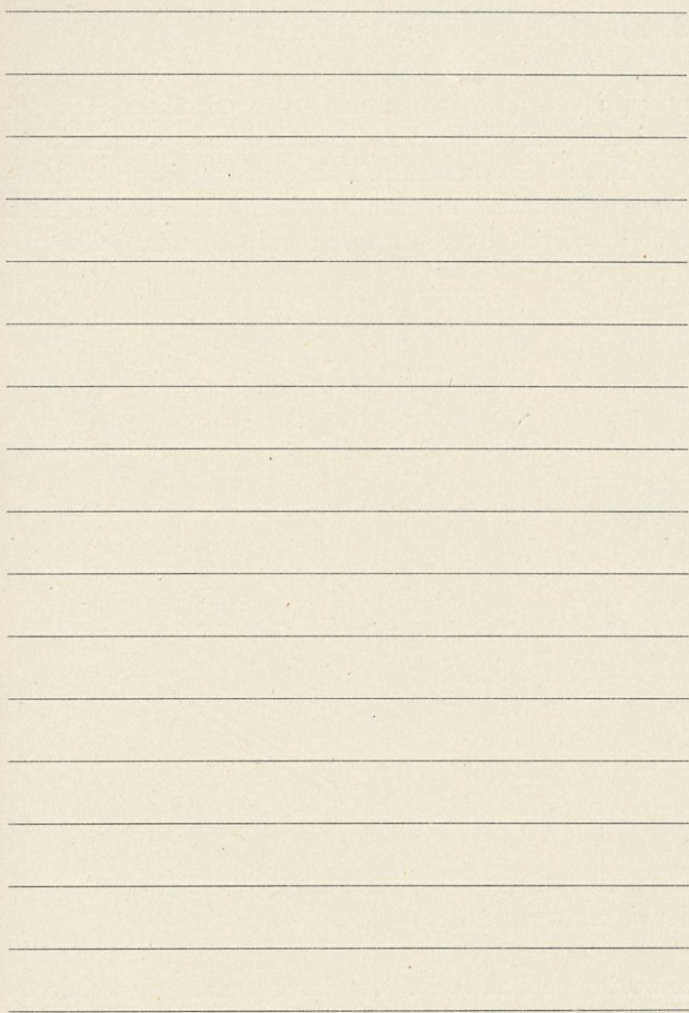


Takaistuimen leveys **1110**

Takaistuimen olkapääväli **1270**

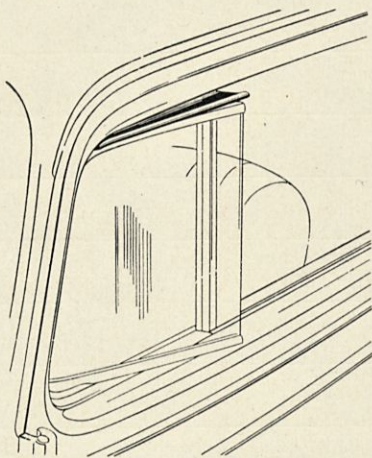
Etuistuimen leveys **1060**

Etuistuimen olkapääväli **1260**



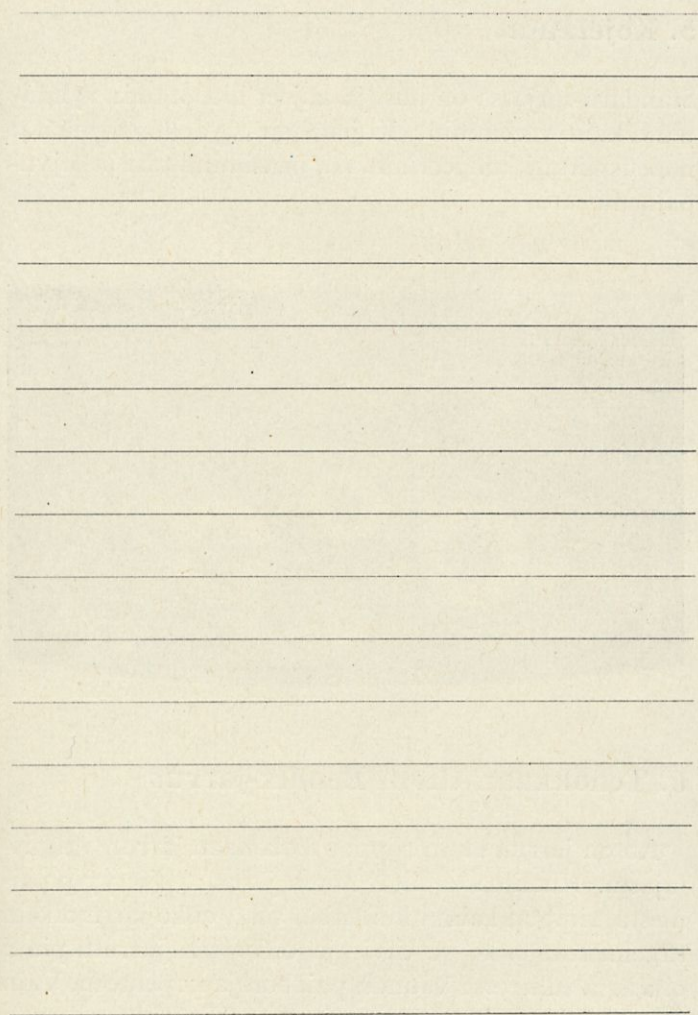
3. Fisherin vedoton tuuletus

on yksityiskohta, jota monet ovat yrittäneet jäljitellä onnistumatta kuitenkaan saamaan niin tehokasta ja käytännöllistä rakennetta. Vain Chevroletin on mahdollista kustantaa tällainen suhteellisen kallis yksityiskohta niin halpahintaiseen vaunuun kuin Standard-Chevrolet on.



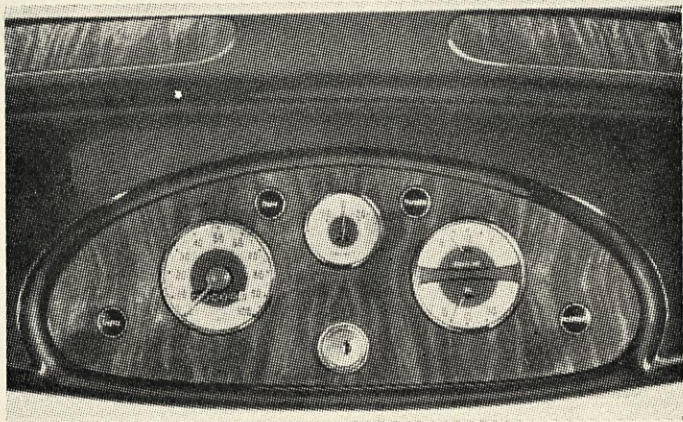
4. Varmuuslasia,

tuota ihmeellistä lasia, joka särkyessään ei muodosta särmikkäitä palasia, vaan murenee hienoksi, on lisämaksutta tuulilasissa ja kaikissa tuuletinikkunoissa.



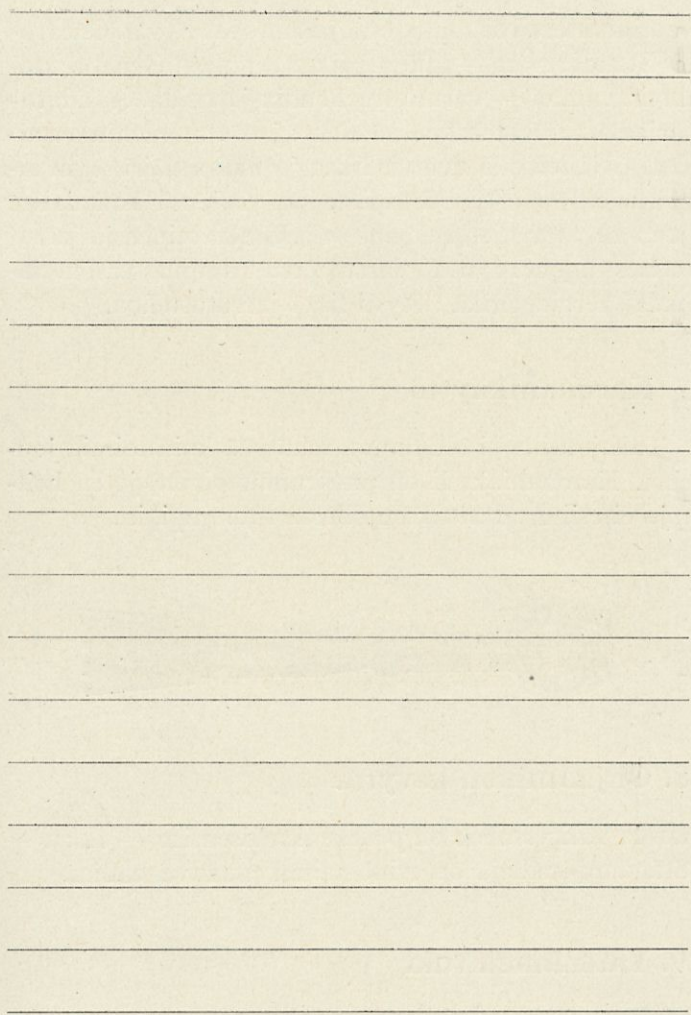
5. Kojelauta

Standard-sarjassa on uusi ja kojeet hienommin ryhmitetty kuin varemmin. Kojeita on täydellinen määrä: nopeusmittari, ampeerimittari, bensiinimittari ja öljynpainemittari.



6. Tehokkaat, tiiviit Bendix-jarrut

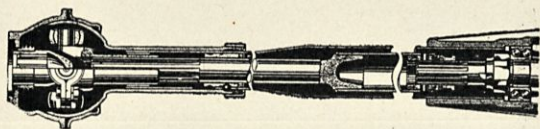
Auton jarrun laatu riippuu kokonaan jarrun valmistajasta. Huolimatta siitä, miten jarrutus siirtyy polkimesta, riippuu kaikki kuitenkin siitä, onko jarru oikein rakennettu, onko se tiivis ja onko sen jarrutuspinna oikeassa suhteessa vaunun painoon ja nopeuteen. Vain Bendix'in kaltainen tehdas, joka todella kokemuksesta tietää, minkälaisen jarrun pitää olla täyttääkseen nämä



vaatimukset, voi taata, että jarrut ovat hyvät. Chevrolet Standard on — kuten kaikki muutkin General Motorsin vaunut — varustettu Bendix-jarruilla. Standard-sarjassa ne ovat kaapelisäädetyt ja on ne moninkertaisesti tiivistetty kosteutta, likaa ja muita häiritseviä aineksia vastaan; jarrutuspinta on yhteensä kokonaista 912 sm². Jarrujen rakenne on yksinkertainen ja jarrutettaessa joutuu koko jarrukenkä rumpua vasten samalla kertaa, mikä tietysti lisää jarrutustehoa.

7. Kardaanikäyttö

Takajousilla ei ole muuta tehtävää kuin toimia jousina. Kardaaniakseli on putkenmuotoinen, joten heittoa ei esiinny rasituksen ollessa suurempikin.

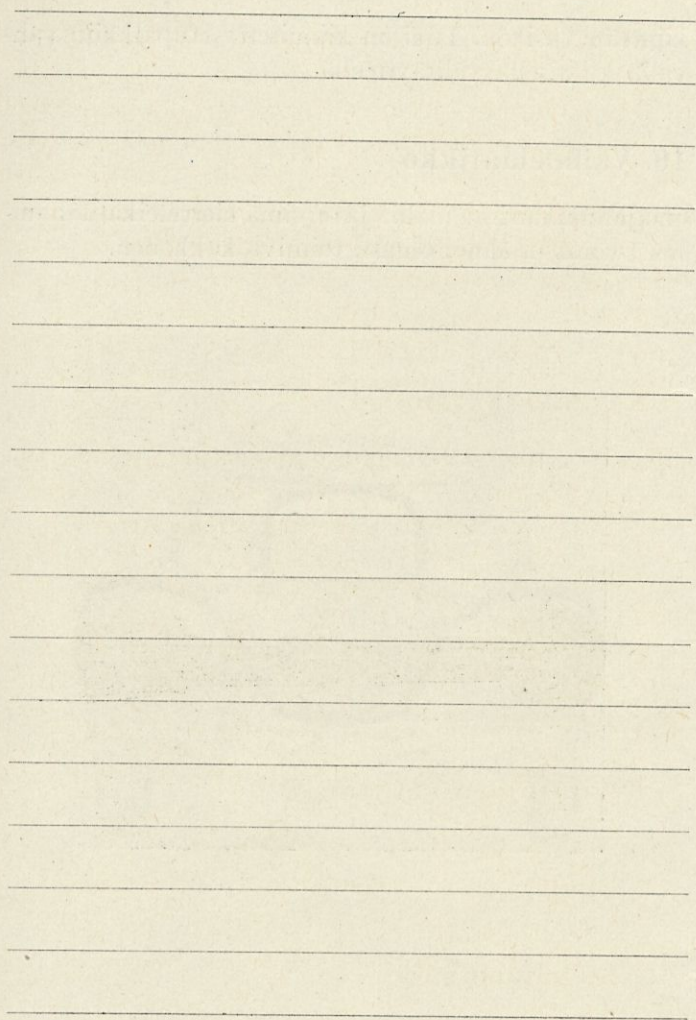


8. Ohjaaminen kevyttä

koska välityssuhde on poikkeuksellisen iso — 14 : 1 — Standard-malleja on erinomaisen mukava hallita.

9. Yhtenäinen tuki

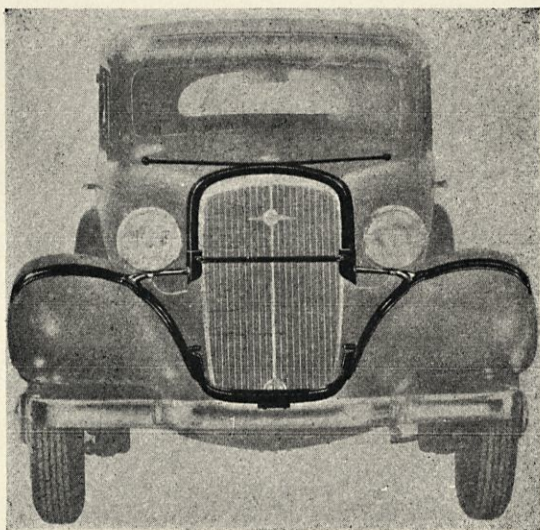
yhdistää jäähdyttäjän, valonheittäjät ja etulokasuojat, joten vaunun etuosan »löysät» koriosat muodostavat



kiinteän yksikön. Tuki on kiinnitetty etupalkkiin vahvalla kumisella välitäytteellä.

10. Vaihdelaatikko

on ajanmukaisinta mallia ja on siinä kierreleikatut hammaspyörät ja äänettömästi toimiva kakkonen.



Lyhyt teknillinen eritelmä

CHEVROLET-STANDARD

1935

Akselinväli 107" = 2.72 m.

Raideväli — edessä 1.42 m. — takana 1.42 m.

Moottori. 6-syl. kansiventtiili-moottori. Sylinteriläpimitta 84.14 mm, iskun pituus 101.6 mm. Sylinteritilavuus 3.39 litraa. Puristussuhde 5.45 : 1. *Jarrutettuja hevosvoimia* 74/3.200 kierr./minuutissa.

Moottori kiinnitetty viidestä kohtaa, eristetty kehyksestä pehmeällä kumilla.

Sylinteriryhmä. Sylinterit on valettu yhteen ryhmään ollen niitten yhteydessä kampikammion yläosa. Sylinterikansi venttiilikoneistoinen on irroitettava. Sylinterikansi on Chevroletin erikoismallia ja on toinen venttiili asetettu vinoon palamisen jouduttamiseksi. Räjähdyssammio yhtenäinen ilman voimaa kuluttavia taskuja.

Männät ovat erikoisvalurautaa ja tinalla päällystetyt, varustetut kolmella männän renkaalla, kahdella puristus- ja yhdellä öljyrenkaalla. Männän tapit ovat pronssi-holkeissa.

Kampiakseli. Staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, varustettu vastapainoilla ja värinänvaimentajalla. Paino 31.1 kg.

Päälaakerit. Lämpimitat: etumainen 52.39 mm, keskimäinen 53.98 mm, takimmainen 55.56 mm. Pituus: etumainen 44.85 mm, keskimäinen 47.63 mm, takimmainen 55.16 mm.

Nokka-akseli. Muotoon taottu ja lämmöllä käsitelty, 3-laakerinen.

Venttiilit. Kansiventtiili-rakennetta, liikkuvat vaihdettavissa valurautaholkeissa. Vipubarret laakeroitu läpiporatululle akselille, painevoideltuvat. Koko venttiilikoneisto on koteloitu öljytiiviiseen koppaan. Pakoventtiilien jäähdytys tehokas. Erikoinen jousilaite venttiilinnostajassa, mikä estää syntymästä väljyyttä ja kuulumasta häiritseviä ääniä koneistosta.

Voitelujärjestelmä. Yhdistetty paine- ja roiskevoitelu. Painevoitelu päälaakereihin, nokka-akselin laakereihin ja venttiilikoneistoon. Öljyjohtimet öljyaukaloihin. Epäkeskomallinen öljypumppu. Öljynpainemittari kojelaudassa. Kampikammioon sopii öljyä 4.73 litraa. Kampikammion tuuletus.

Bensiinilaitteet. Hyvin eristetty Carter-pudotuskasuttaja, jossa kiihdytyspumppu, varustettu yhdisteyllä ilmanpuhdistajalla ja imuäänenvaimentajalla. Sääto ainoastaan tyhjäkäyntisekoitusta silmälläpitäen. Termostaattisesti säädetty etulämmityslaite, kokonaan automaattinen, sijaitsee pakoputkella.

A. C.-bensiinipumppu on varustettu bensiininpuhdistajalla. Bensiinisäiliö alustan takapäässä, tilavuus 41.6 litraa. Kojelaudassa sähköbensiinimittari.

Jäähdytystö. Harrison-kennojäähdyttäjä. Jäähdyttäjän koppa V-muotoinen ja suojelee sitä sisäpuolinen ristikko. Keskipakoismallinen vesipumppu. 4-siipinen tuulettaja. Siipien pituus ja nousu on sama, mutta on siivet asennettu eri kulmissa värinän välttämiseksi. Jäähdytystön tilavuus 9.46 litraa.

Sähkölaitteet. 3-harjainen generaattori, varustettu magneettisella releellä. Virranjakajassa on sytytysasettelu automaattinen vaikuttaen tähän joko keskipakoissäänin tai imuputken imu. Asettelu voidaan sitäpaitsi suorittaa käsin sytytysnakutusten välttämiseksi, kun käytetään erilaisia polttoaineita, n.s. *oktansäättö*. *Käynnistinmoottori*, jossa Bendix-kytkentä. Käynnistinmoottorin kytkentä tapahtuu tavallisen mallisella polkimella. *Kennosto*. 6 voltin kennosto, jonka teho on 86 ampeerituntia. Pysähdyslamppu toimii vain silloin, kun sytytys on yhdistetty. Kojelaudan alla on erillinen varoke pysähdyslamppua varten.

Kytkin. Yksilevyinen kuivalamellikytkin, täysin kotoitettu. Irroituslaakeri on grafiittia ja varustettu öljysäiliöllä. Toinen lamelleista on kupera pehmeämmän toiminnan saamiseksi.

Vaihdelaatikko. Se on kolmivaihteinen. *Toinen vaihde äänettömästi toimiva.* Väliytysuhde: ykkönen 2.80 : 1, kakkonen 1.71 : 1, kolmonen suora, taaksekäynti 2.80—1. Vaihdelaatikkoon sopii öljyä 0.71 litraa.

Kehys. Puristetusta teräksestä, laatikkomallia, varustettu X-vahvikkeella.

Jousitus. Edessä ja takana puolisoikeat, pituussuuntaiset jouset, kromivanadiumterästä, pituus edessä 0.84 m ja takana 1.37 metriä. Itsesäädettyvät jousikannattimet takana. Edessä ja takana Delco-Lovejoy nesteiskunvaimentajat.

Putkenmuotoinen kardaaaniakseli, karaistua krominikkeli-terästä, koteloitu kardaaniputkeen.

Kardaaninivel täysmetallia, saa automaattisesti voitelunsa vaihdelaatikosta, asennettu viimeksimainitun ja kardaaaniakselin väliin. Voitelukuppi käsin suoritettavaa voitelua silmälläpitäen.

Etuakseli käännettyä Elliot-mallia.

Taka-akseli. Puoleksi kantava, banjomallinen koppa yhtä kappaletta. Vetoakselien ulkopäissä on laipat, jotka kannattavat pyöriä, joten akselien ulkopäissä olevat laakerit tulevat aivan pyörien keskusta. Kardaanikoppaan mahtuu 1.65 litraa. Taka-akselin välitys: 4.11 : 1.

Pyörät. Teräspuolapyörät, läpimitta 17", varustettu 5.25—17 pallorenkailla. Normaalipaine 2.25 kg.

Jarrut. Sisäpuolelta laajenevat Bendix 4-pyöräjarrut. Kaksi jarrukenkää kussakin pyörässä. 12 vahvikelaippaa kussakin jarrurummussa; helpoittavat osaltaan jäähtymistä. Jarrupinta yhteensä 911.9 sm².

Ohjauslaite. Puoleksi itse-estävää mallia, ruuvi ja sektori. Välitys 14 : 1. Teräksinen ohjauspyörä on päällystetty kovakumilla. Kolme puolaa. Ohjauspyörän läpimitta 432 mm.

Valonheittäjät mustaksi maalatut, valokeilat symmetriset, erikoislamput silmävaloja varten. Koko- ja puoli-valot säädetään jalkakoskettimella.

CHEVROLET 1935

Master-sarja

Kun siirrymme lähemmin tarkastamaan Chevroletin vuoden 1935 Master de Luxe'a, on meidän ennen kaikkea muistettava, että tämä vaunu, vaikkakin se joissakin kohdin on näennäisesti samanlainen kuin viime vuoden malli, on *kokonaan uusi*.

On tuskin yhtään kohtaa, jota ei olisi muutettu ja parannettu. Jo ensimmäisellä koeajelulla voi todeta, mitä nämä muutokset ovat merkinneet vaunun laatuun, suorituskykyyn ja yleiseen arvoon, joten niitä ei ole tehty vain hivin vuoksi.

Siihen sijaan, että aina aikaisemmin olemme vanhan tavan mukaan tarkastelleet vaunua »Moottori-Alusta-Kori» järjestyksessä, tarkastamme nyt uutta Chevrolet 1935'ttä eri parannusten tärkeyden mukaan ja ottamalla huomioon niitten merkitys myyntitodisteina.

Voimme eroittaa viisi erilaista kohtaa, jotka ennen kaikkea kannattaa esittää asiakkaalle, nimittäin:

I. Vaunun pohjapiirustus on kokonaan uusi

**II. Kokonaan uudet, ajanmukaiset kori-
ääriviivat**

III. Uusi, täyspitoinen, hieno sisustus

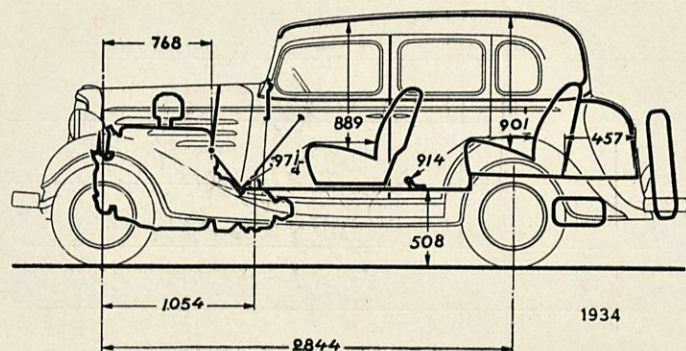
IV. Teknillisiä uutuuksia ja hienouksia

V. Varusteutuuksia ja -hienouksia

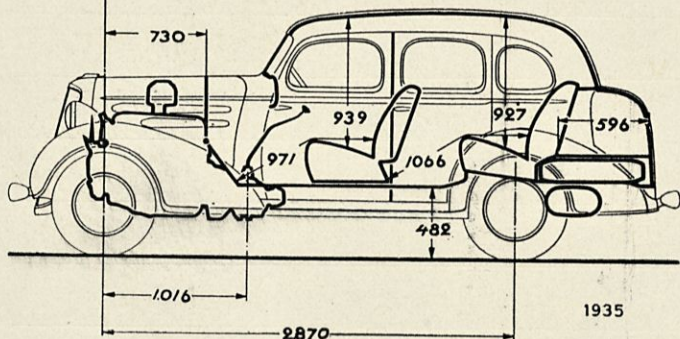
Blank lined paper with horizontal ruling lines.

I. Uusi pohjapiirustus

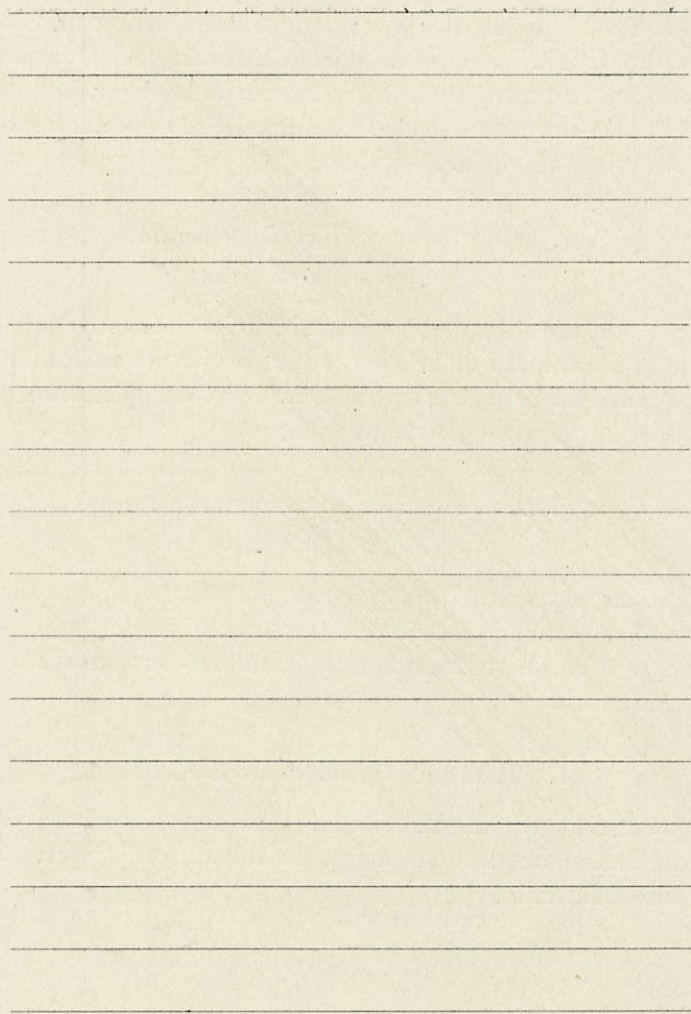
Mitä ymmärretään auton pohjapiirustuksella? — Sillä tarkoitetaan moottorin, akselien ja korin ryhmitystä toisiinsa nähden. Oikeasta ja kunnollisesti suunnitel-



Kaikki mitat mm:ssä.



Kaikki mitat mm:ssä.



lusta pohjapiirustuksesta on seurauksena, että vaunu on tasapainossa, sen ajo-ominaisuudet hyvät ja että vaunu tarjoaa runsaasti tilaa ja mukavuutta matkustajille.

Tässä suhteessa on Chevrolet Master 1935 ollut merkittävien muutosten alainen.

a. Moottori on siirretty eteenpäin

$$1\frac{1}{2} \text{ tuumaa} = 3,8 \text{ sm.}$$

Moottoria siirtämällä eteenpäin on korille saatu enemmän tilaa, mikä merkitsee vaunussa ajaville enemmän kokonaistilaa sekä takaistuimella istuvien sijoittamista alustan suhteen keskemälle.

b. Akselinväliä on pidennetty 1 tuuma

$$\text{ja on se nyt } 113'' = 2,87 \text{ m.}$$

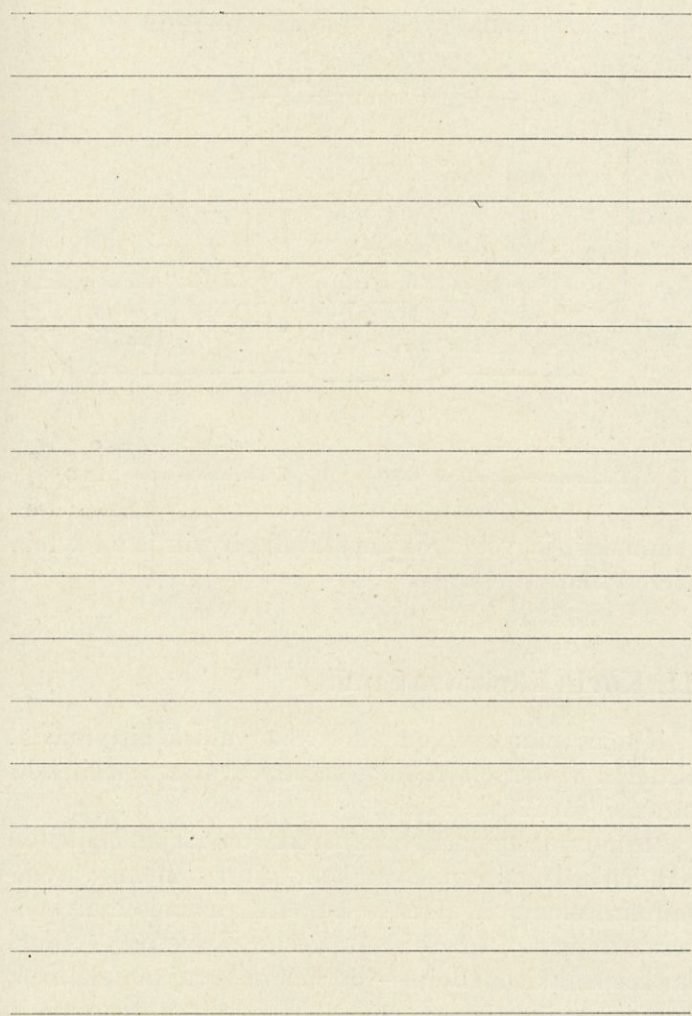
Kun akselinväli on pidempi, on vaunussa tietysti myös enemmän tilaa ja ovat ajo-ominaisuudet paremmat. Vaunun ulkoasukin tulee tällöin puolensavetävämmäksi.

c. Kokonaispituutta on lisätty

kokonaista 18 sm. Mitä tämä merkitsee tasapainon ja ulkonäön, mutta ennen kaikkea tilan suhteen, on selvää selittämättäkin.

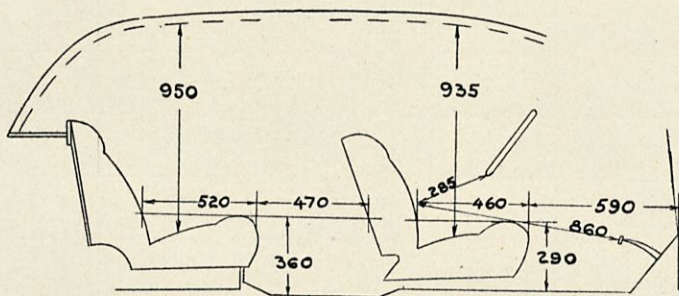
d. Leveämpi

varsinkin korin keskustasta ja lokasuojien väliltä. Siksi sekä etu- että takaistuin on saatu huomattavasti suu-



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

CHEVROLET MASTER COACH 1935



Takaistuimen leveys **1170**

Takaistuimen olkapääväli **1280**

Etuistuimen leveys **1240**

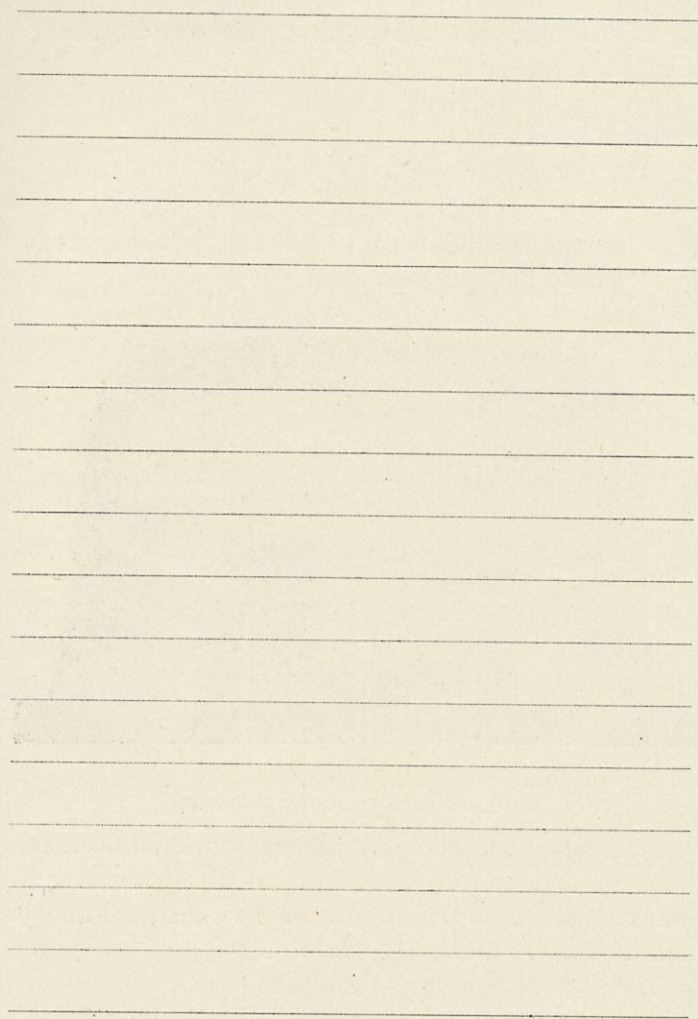
Etuistuimen olkapääväli **1270**

remmaksi, ja voi ensiksimmäitulla hyvin istua kolme vieretysten.

II. Korin ääriviivat uudet

Kuten tunnettua, on auto yhä vain kehittymässä. Kahden viimeisen vuoden aikana ovat koriarkitehdit ottaneet jättiläisaskeleita.

Ne muutokset, jotka on tehty Master-sarjan malleihin nähden ulkonaisesti, ovat kohtuulliset, kuten vareminkin, olematta ulkoasu kuitenkaan liioitellun konservatiivinen. Chevrolet Master de Luxe on — tämä koskee kaikkia malleja — liioittelematta ajanmukainen, kaunis, vaikuttamatta millään tavoin mauttomalta, virtaviivatyylytetty olematta epäkäytännöllinen. Se on

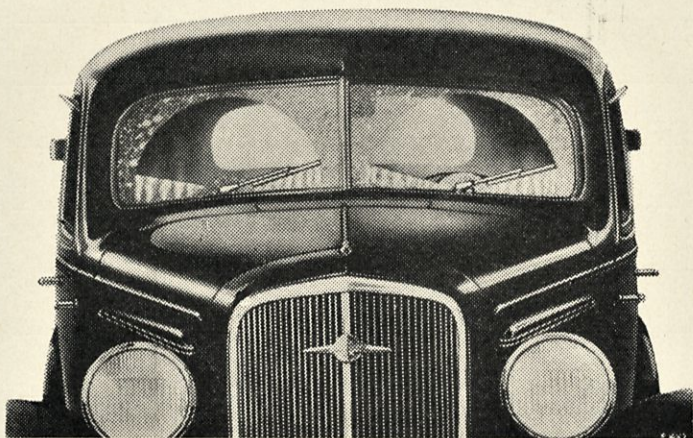


loppujen lopuksi säilyttänyt omaperäisen tyykinsä, pyrkimättä matkimaan muita.

Huomaamme, että

a. Tuulilasi on V-muotoinen

ja jaettu kahteen puoliskoon, ja sulautuu se näin paremmin vaunun virtaviivamuotoon.

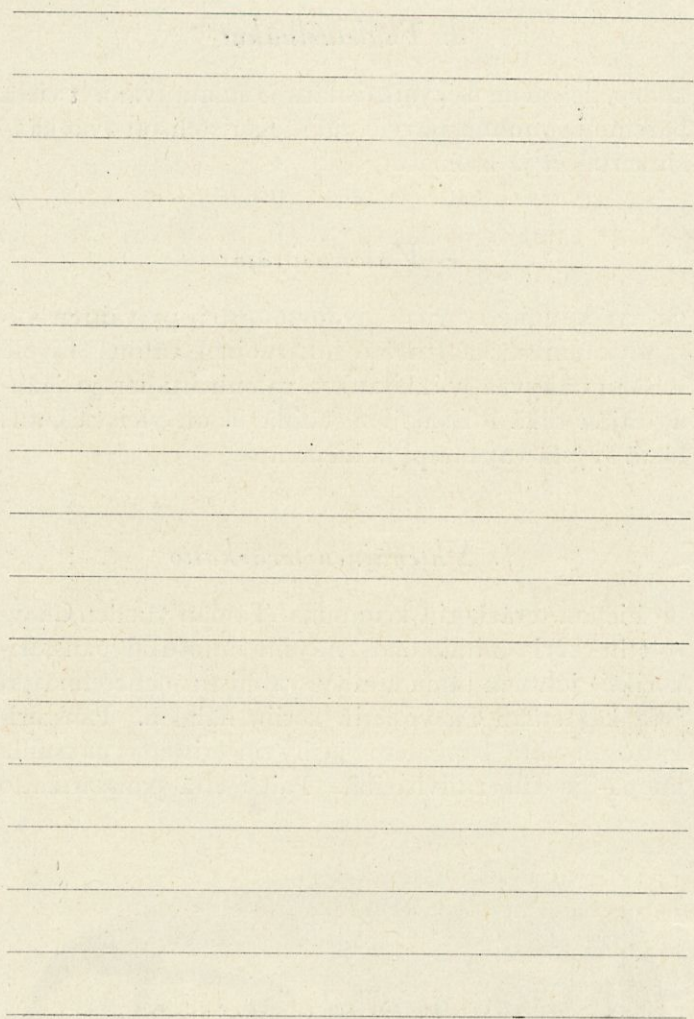


b. Lokasuojien muoto uusi

Sekä etu- että takalokasuojat ovat saaneet nykyaikaisen suljetun muodon, mikä ei yksistään näytä sulavamalta, vaan myös paremmin suojelee koria kuralta ja lialta.

c. Jäähdyttäjä on tehty korkeammaksi

ja kapeammaksi ja on se enemmän kallella.



d. Tuuletusluukut

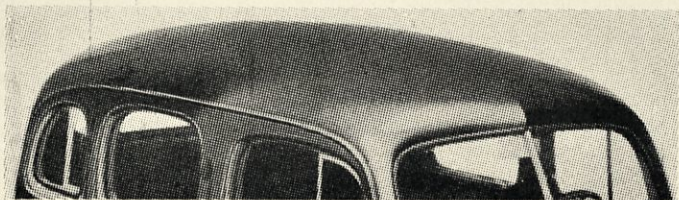
konepelleissä on nykyaikaistettu ja sulautuvat nyt vielä paremmin vaunun äärioviin. Koristelistat ovat kaksinkertaiset ja kromatut.

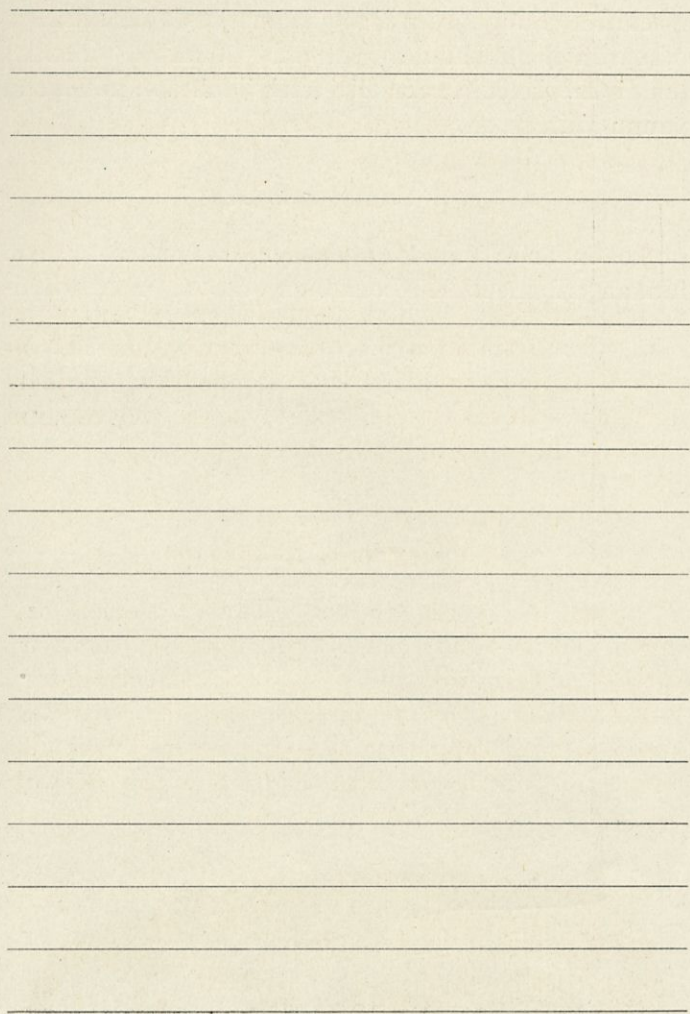
e. Valonheittäjät

on nyt kiinnitetty virtaviivamuotoisten pylväitten varaan kauniisti kaartuvien lokasuojien väliin. Ei ole mitään näkyvää poikkitankoa valonheittäjien ja jäädyttäjän sekä lokasuojien välillä ja on yleisvaikutus tästä syystä vapaampi ja hienompi.

f. Yhtenäinen teräskatto

on hienon teräskorin kruununa. Tämän vuoden Chevroletin koria nimitetään »täysin uutatuksi panssari-koriksi» johtuen tämä nimitys valmistusmenetelmästä, jota käytetään Chevroletin koriin nähden. Panssarikatto on yhtä kappaletta ja hyvin eristetty paksuilla huopa- ja fiiberitiivisteillä. Paitsi että panssarikatto

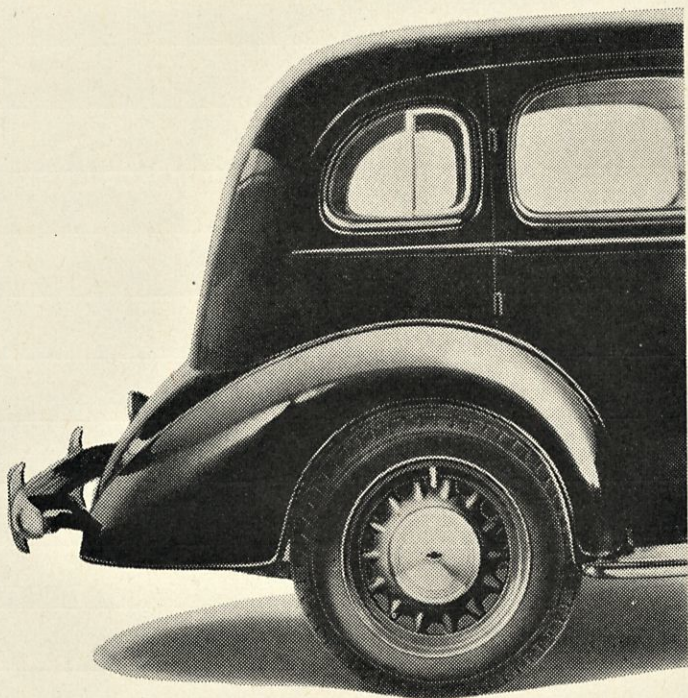


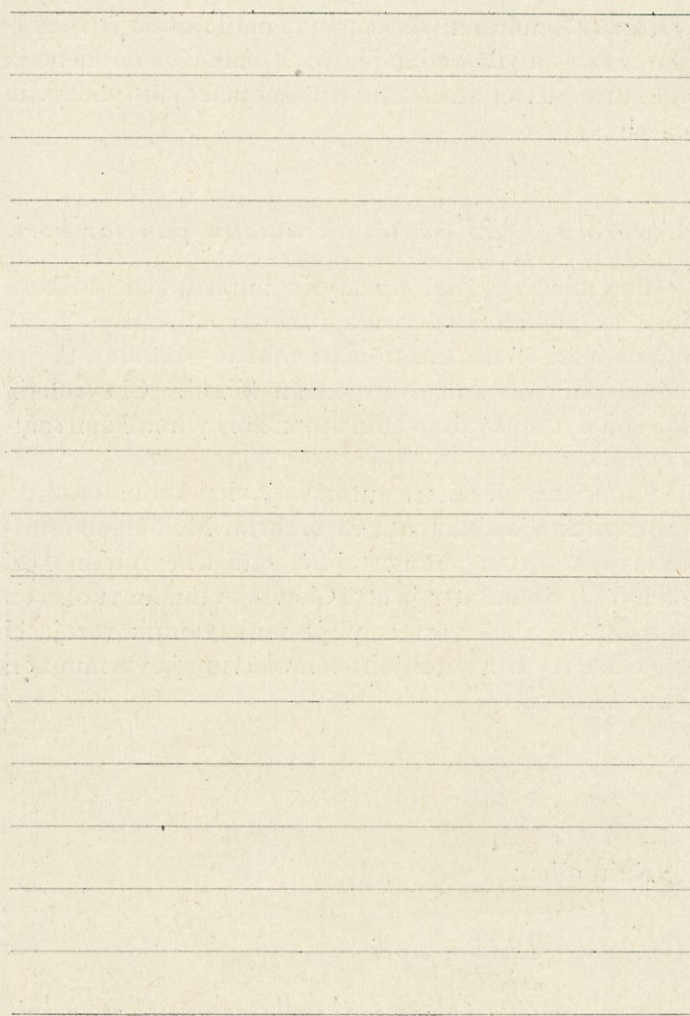


merkitsee ainutlaatuista suojaa matkustajille, lisää se ulkoasun »lennokkuutta». Ilman yhtenäistä teräskattoa ei Chevrolet Master olisi ääri viivoiltaan niin hieno vaunu kuin se on.

g. Vaunun takaosa

on kokonaan rakennettu uudelleen. Eri malleissa se on hiukan erilainen. Kupeemallien takaosa on harvinais-





THE UNIVERSITY OF CHICAGO

sen sulava, mutta myös kaartuva pelti säiliön ja kehyksen takaosan yllä Sedan ja Coach-malleissa on hieno ja sulautuu aivan itsestään lokasuojien ylöstyöntyviin päihin.

Chevrolet 1935'ssä täysin uutattu panssarikori.

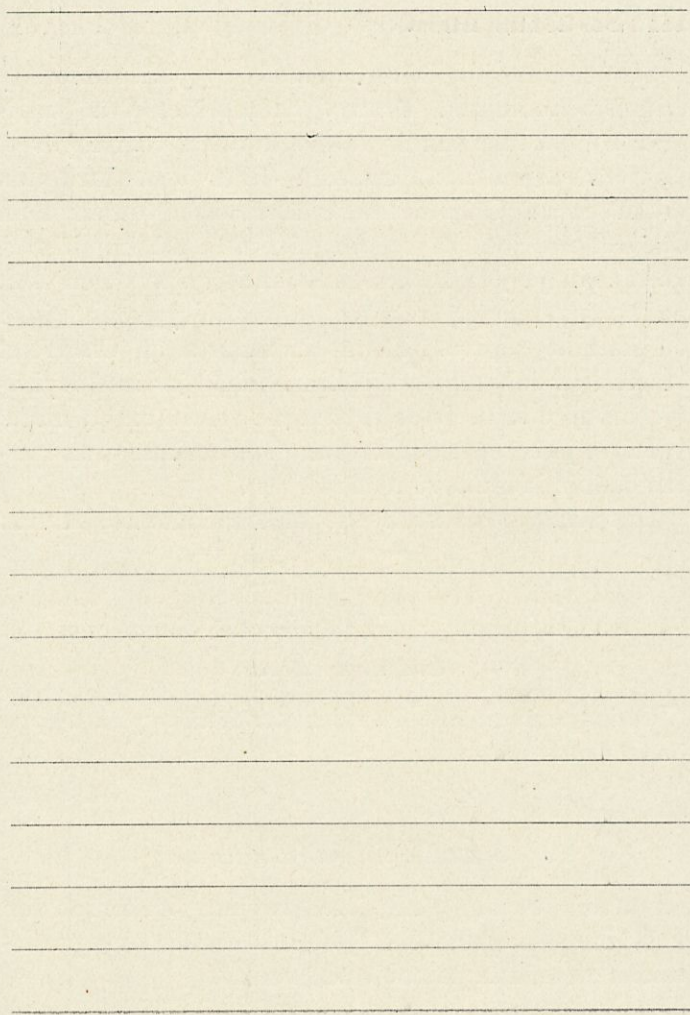
Chevrolet 1935'ssä on täysin uutattu panssarikori, jota sisäpuolelta vahvistaa tukeva puurunko. Tästä syystä kori onkin äärettömän vahva — kuuluu täyteläinen kumaus, kun ovi lyödään kiinni. Chevroletin kori on nyt niin vahva kuin auton kori ylimalkaan saat-
taa olla.

Tämä kori merkitsee autossa ajavien kannalta uutta mukavuutta ja ehdotonta varmuutta. Meidän on muis-tettava korostaa autonostajille, että Chevroletin kori on nyt täysin uutattu ja että Chevrolet tämän vuoksi on entisestään vielä varmempi ja mukavampi: varoja ei ole säästetty kun autolijoitten mukavuus ja varmuus on ollut taattava.

Näin ollen:

Chevrolet 1935'n kori

on täysin uutattu ja panssarikatolla varustettu — vahvin mahdollinen autokori.



III. Sisustus uusi.

Sisustuksen suhteen on Chevrolet 1935'ssä kiinnitetty erikoista huomiota. Tehdyt parannukset eivät yksistään kohota ulkoasun hyvää vaikutusta, vaan myös — ja vielä suuremmassa määrin — lisäävät matkustajien mukavuutta. On ilmeistä, että sellaisen vaunun kuin Chevroletin, jota käytetään mitä moninaisimpiin tarkoituksiin ja jota kaikenlaiset ihmiset ajavat, on ollut pakko pyrkiä määrättyyn standardityyppiin, joka on kaikille sopiva. Tästä huolimatta on Chevrolet Masterissa kuitenkin yksilöllinen leima ja sisustussyksityiskohdiltaan se myös täyttää ne vaatimukset, mitkä vaativin ja hemmotelluin vaununomistaja saattaa asettaa laadun ja mukavuuden suhteen.

Huomaamme sisustuksessa joukon hienouksia, kuten:

a. Ohjaajan istuimen vieressä olevat ovet avataan edestä

Ohjaajanistuimella istuvien on tästä syystä helppo päästä ulos vaunusta.

b. Etuistuin ja jalkalauta

on alennettu noin 3 sm, joten vaunun sisäkorkeus on kasvanut — samalla kun ajo-ominaisuudet ovat parantuneet alennetun painopisteen vuoksi.

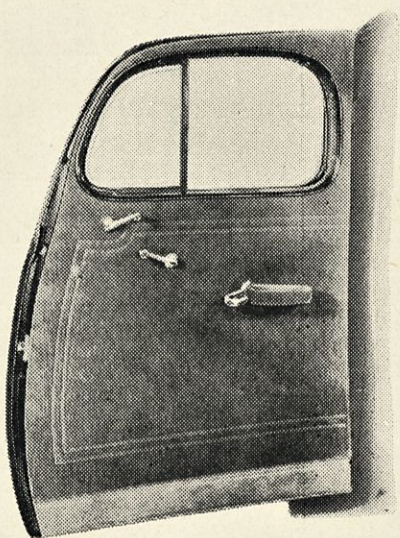
c. Istuimet on tehty leveämmiksi.

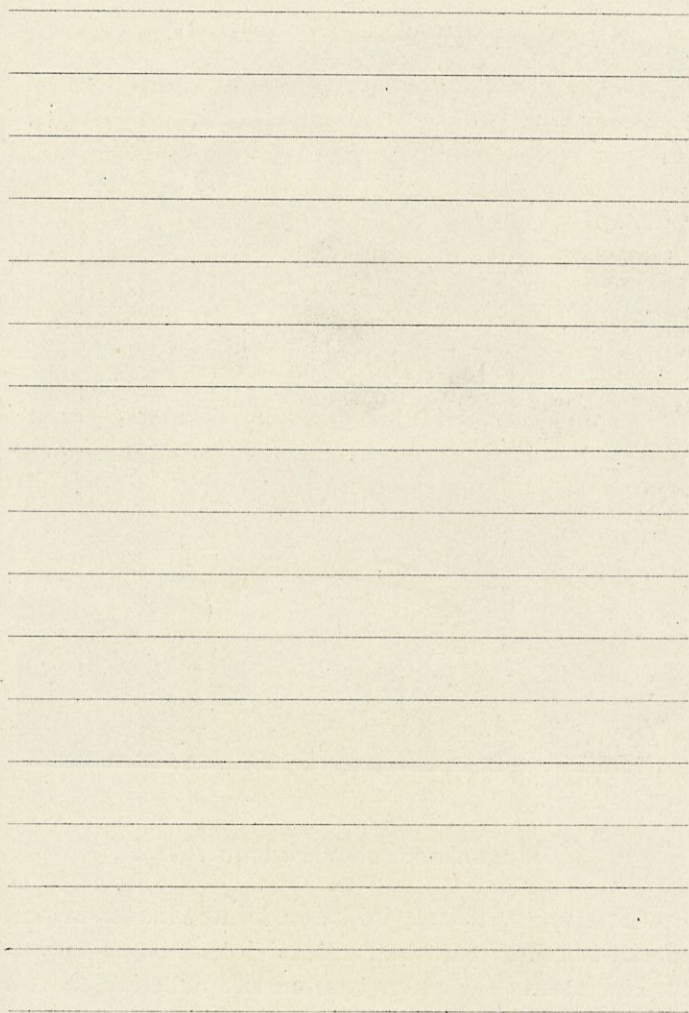
d. Vaunu on paremmin eristetty vedolta

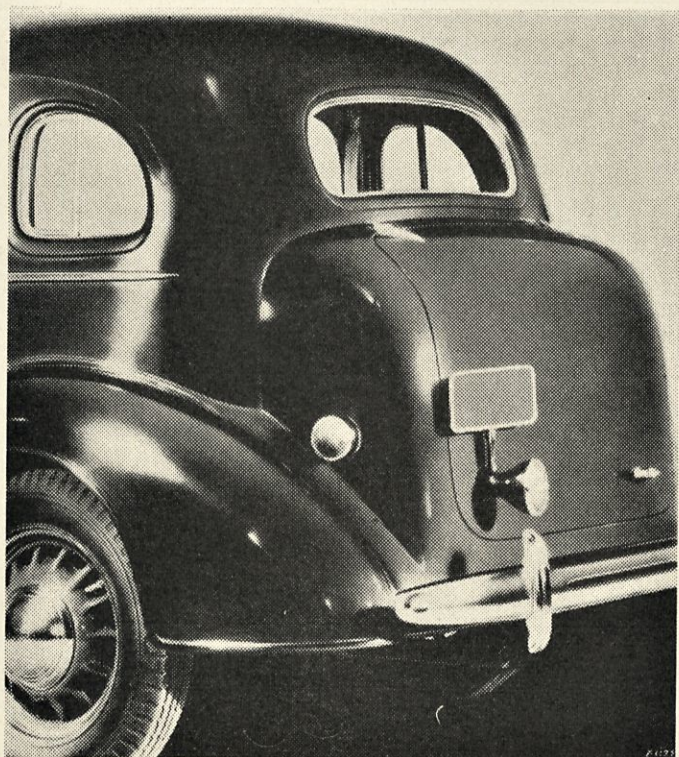
Kaikkiin ovirakoihin on pantu sienikumista valmistetut listat. Sitäpaitsi on moottorin ja ohjaajan osaston välinen seinä eristetty paksulla fiiberimatolla; samaten on myös seinät, lattia ja katto eristetty kylmyyttä ja liiallista lämpöä vastaan. Polkimien kohdalle on pantu kumirenkaat, jotka estävät ilmavirran pääsyä vaunuun jalkalaudassa olevien reikien kautta.

e. Vedoton korituuletus

Vaunussa on tietysti Fisherin alkuperäinen korituuletus eikä meidän tarvinne erikoisesti huomauttaa, että tämän järjestelmän tarjoamat edut on esitettävä ostajille.

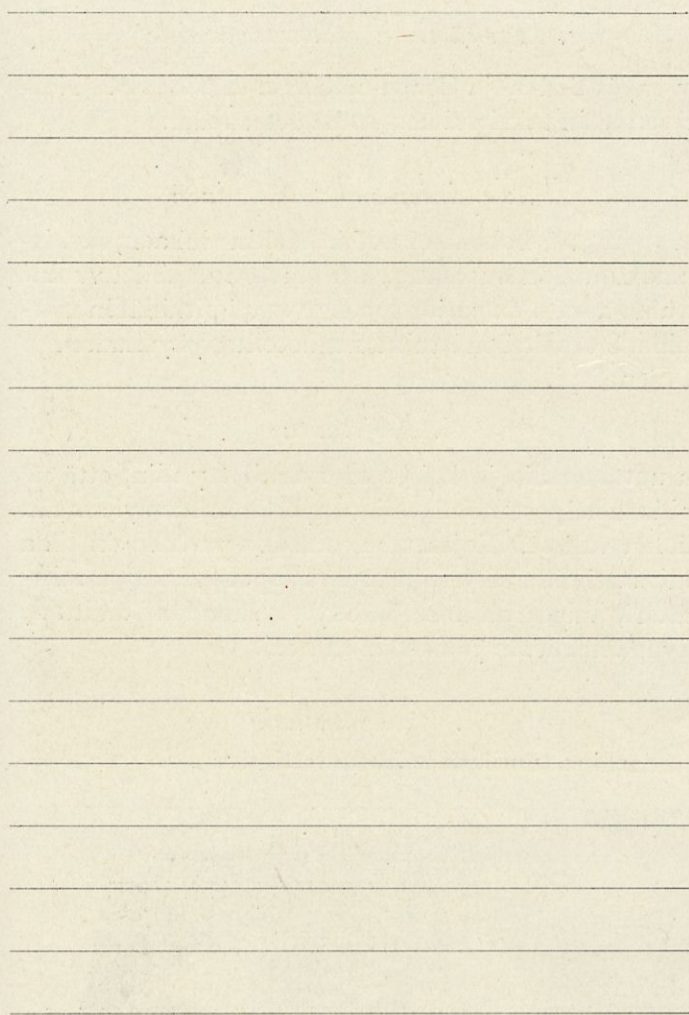






f. Matkatavaroille runsaasti tilaa

n.s. Touring-malleissa, joissa on kiinteä matka-arkku; matka-arkkuun päästään käsiksi joko takana olevan luukun kautta tai sitten vaunun sisäpuolelta. Niissä malleissa, joissa on ainoastaan yksi vararengas, on tämä sijoitettu matka-arkkuun.



g. Hyvää tilaa matkatavaroille

on myös Sedan- ja Coach-malleissa takaosassa. Nostetaan vain takaistuimen selusta eteenpäin.

h. Istuinten pehmustaminen

on suoritettu kokonaan uuden mallin mukaan; n.s. istumakulma on huomattavasti muutettu, minkä vuoksi istuma-asento on paljon lepuuttavampi pitkilläkin matkoilla. Sitäpaitsi on istuinten muotoilu nykyaikaisempi ja hienompi.

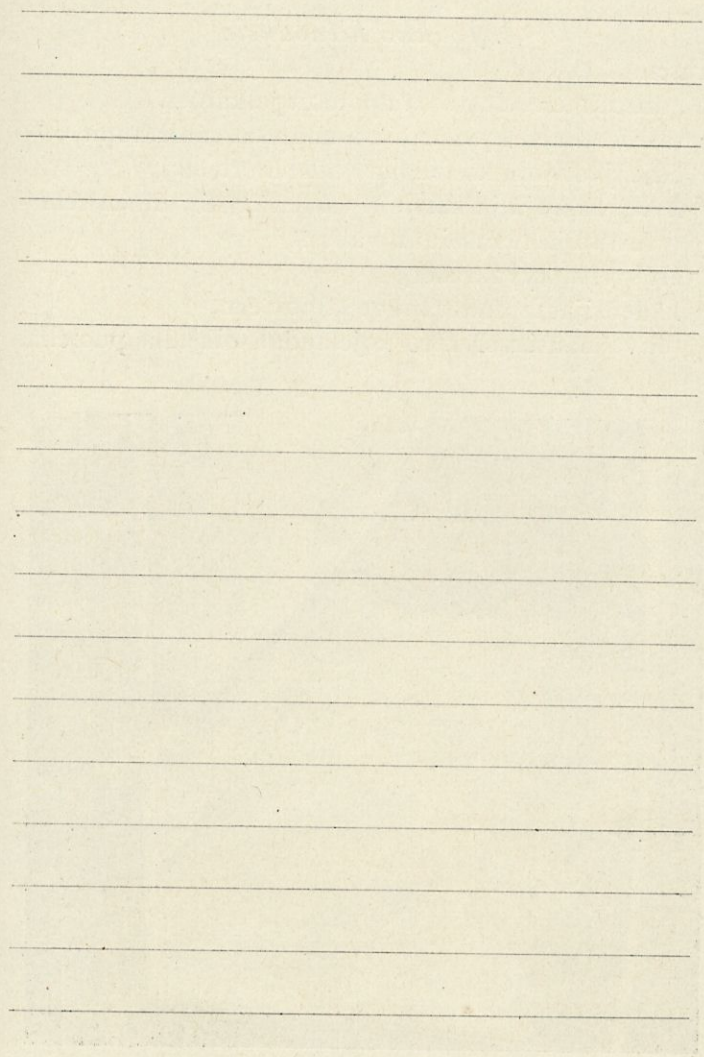
i. Kojelauta

on uutta mallia ja kojeet on ryhmitetty niin, että ne voidaan helposti nähdä ohjauspyörän kahden ylemmän puolan välistä. Kojelaudan oikealla puolella on tilaa radiosäätimille. Kojeisiin kuuluu nopeusmittari, matkamittari, ampeerimittari, jäähdytysveden lämpömittari, öljynpainemittari ja bensiinimittari.

k. Varmuuslasia

standardina tuulilasissa ja tuulettimissa.

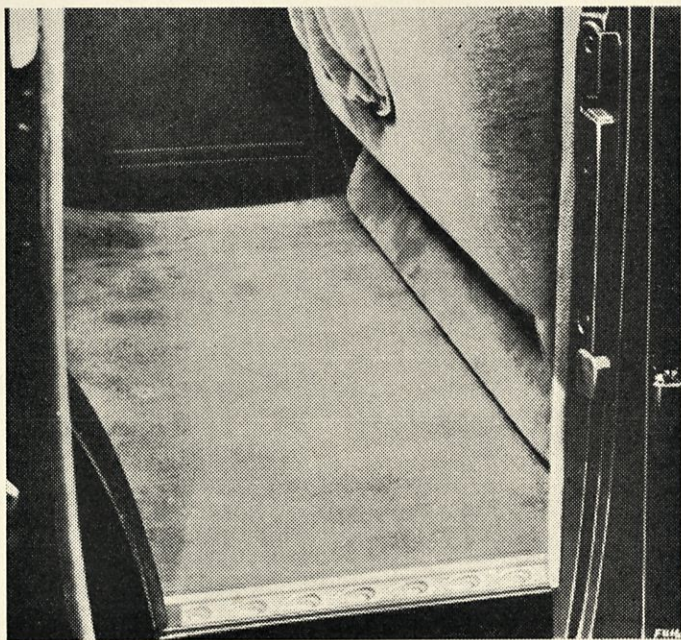


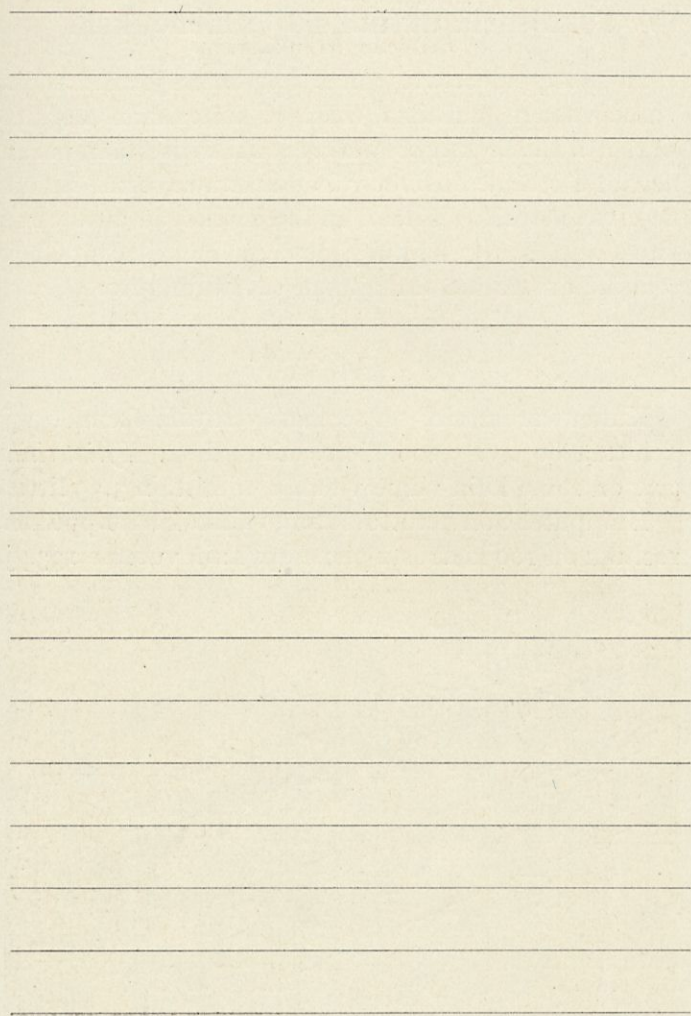


l. Joukko hienouksia

kuten

etuistuimen selustassa upotetut jalkatuet,
takaistuimen kyynärtaissa upotetut tuhkakupit,
ohjaajanistuim asetellaan yhdellä otteella,
hylly kääröjä ja karttoja varten takaistuimen selus-
lutan ja takaseinän välissä,
etuovissa kyynärtuet,
kädensijassa uudet lukot salpoinen,
tilava hansikaslokero kojelaudan oikealla puolella.





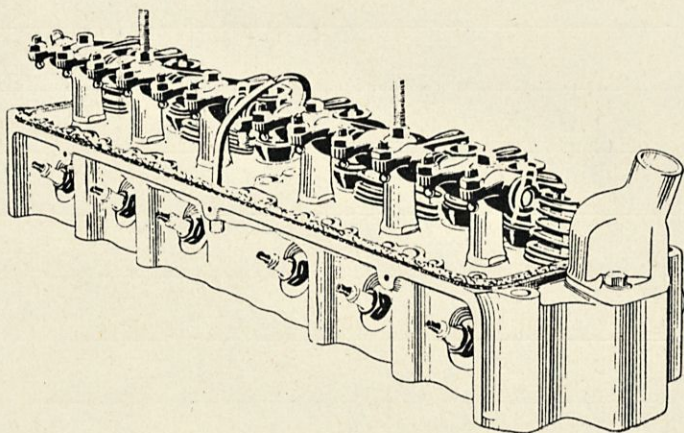
IV. Teknillisiä uutuuksia ja hienouksia

Tässä kappaleessa tulemme tapaamaan joukon asioita viime vuoden malleista, mikä ei kuitenkaan merkitse sitä, että näitä yksityiskohtia ei olisi entisestään parannettu tai että ne olisivat vähemmästä arvosta. Sillään ne eivät merkitse mitään käänteentekevää autotekniikan alalla. Mutta kaikki yhdessä ne merkitsevät Chevroletille arvonimeä »Maailman suosituin auto».

a. Moottori

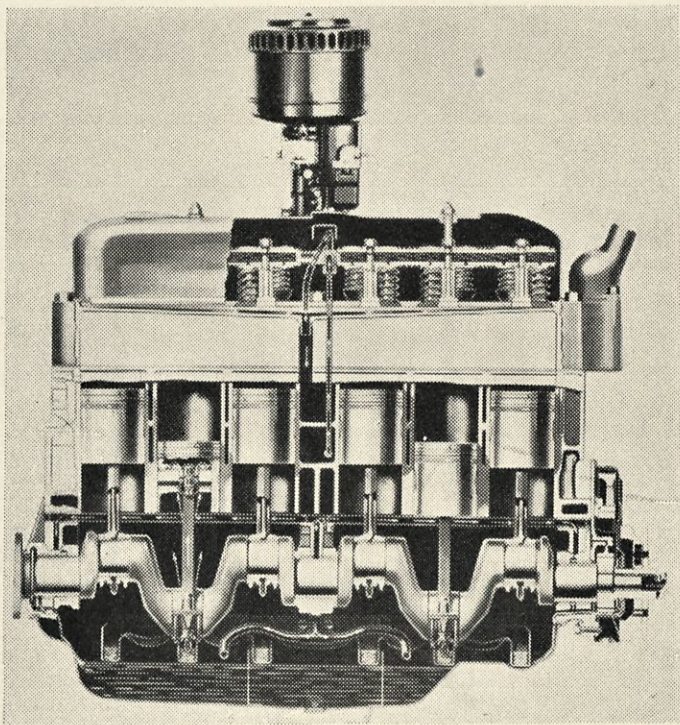
Kuten varemmin, on se kansiventtiilirakennetta ja kehittää 80 hv. 3,200 kierr./minuutissa. *Sylinteritilavuus* on sama kuin viime vuonna, nimittäin 3.39 litraa.

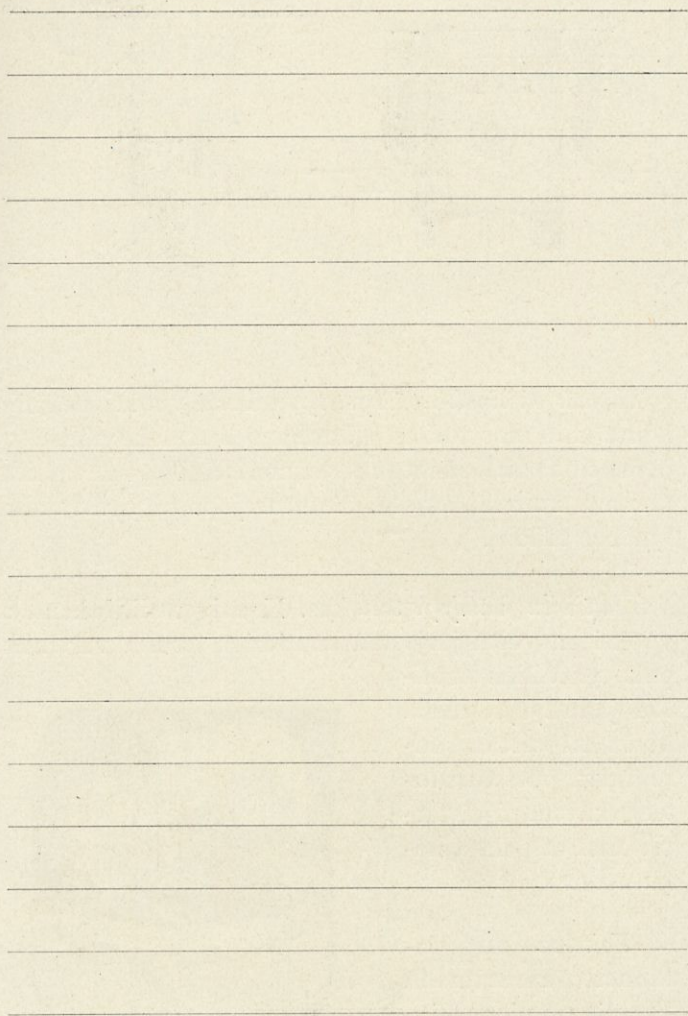
Huipputeho on muuttumaton, vaikkakin huippukierrosluku on 100 kierrosta pienempi kuin vuonna 1934 ja

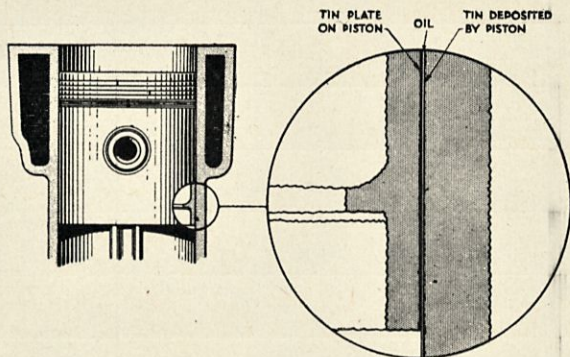


johtuu tämä siitä, että *puristus* on koroitettu 15/100 ollen 5.6 : 1. Sopiva puristus tämänkokoiselle mottorille ja huomioon ottaen, miten laadultaan epätasaista bensiniä meillä on saatavana.

Suuremmasta puristuksesta on seurauksena parempi kiihtyväisyys, parempi vääntömomentti huippukierroksella ja pienempi kierrosluku kuormituksen ollessa suuri



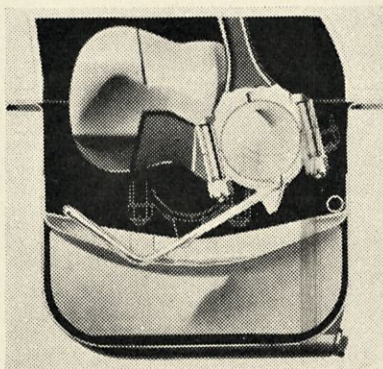


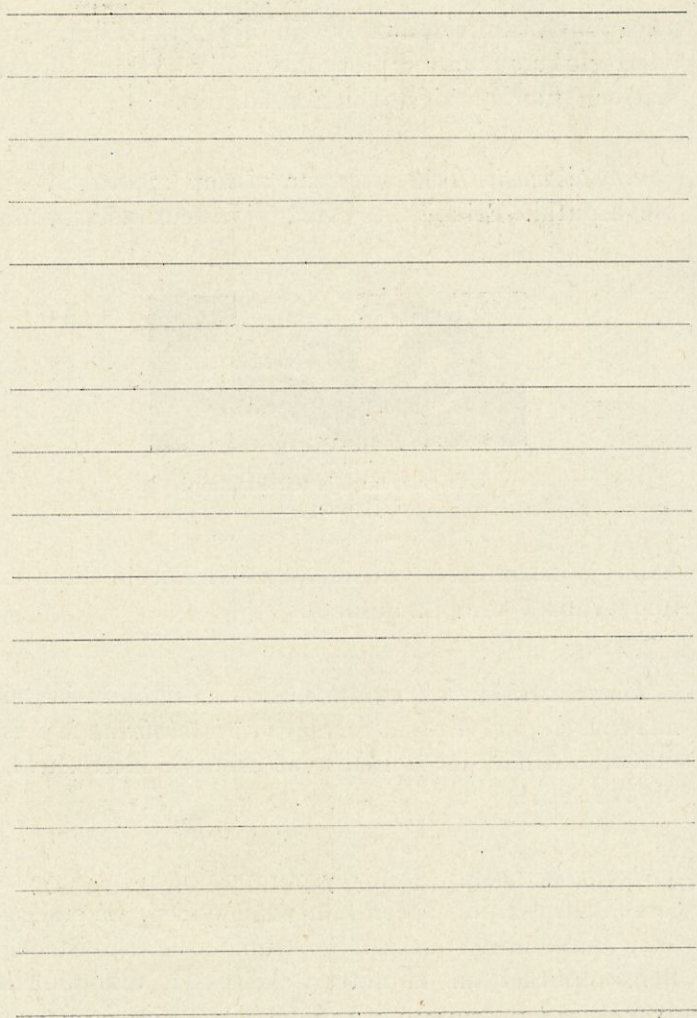


Männät on tinalla päällystetty, minkä vuoksi ne, niin kohta kuin moottori on muutaman kerran käynnistetty ja osa tinaa on laskeutunut sylinteriseinille, tulevat liikumaan kuin laakerissa. Totutusajoon tarvittava aika lyhenee tällöin.

Venttiilien jäähdytys tehokas. Kansiventtiilirakenteen vuoksi on voitu järjestää suuttimien avulla varsinkin pakoventtiilien välitön jäähdytys, mikä myös helpottaa suuremman puristussuhteen käyttämistä tarvitsematta pelätä nakutusten syntymistä.

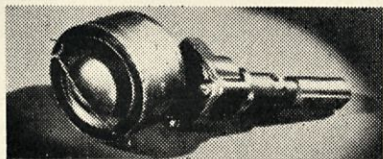
Voitelua on parannettu asentamalla kampikammioon öljyjohtimet, jotka työn-





tävät öljyä kampien alla oleviin öljykaukaloihin. Kun kierrosluku on suurempi, työntyy öljy käytännöllisesti katsoen suoraan kiertokankien kousiin.

Kampikammion tuuletuksen saa aikaan moottorin alla oleva putki. Erikoislaite estää öljyä seuraamasta mu-

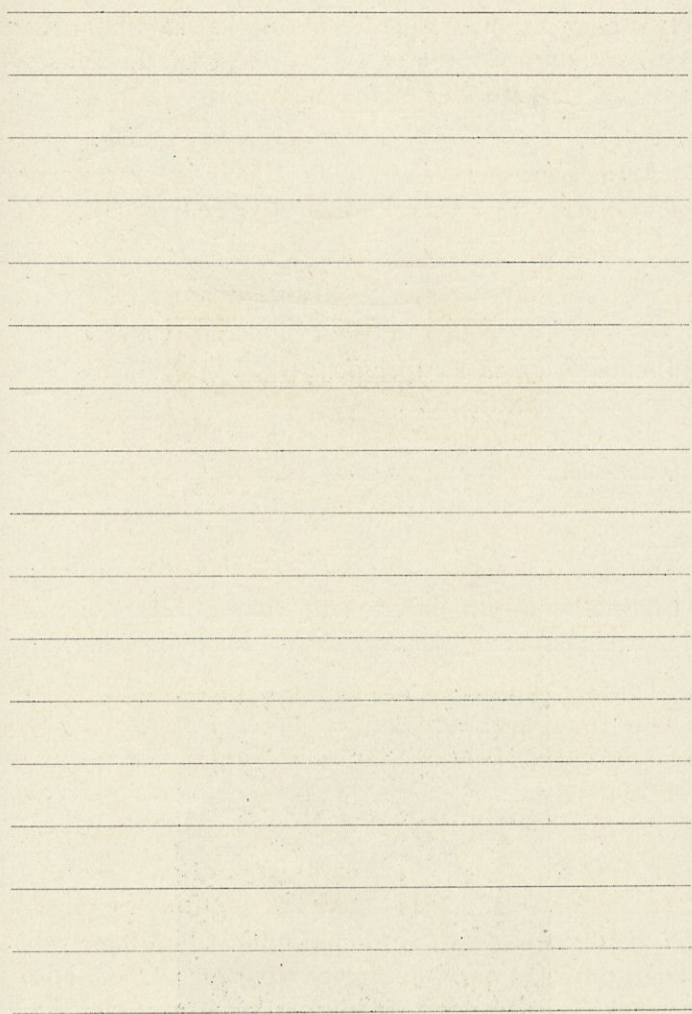


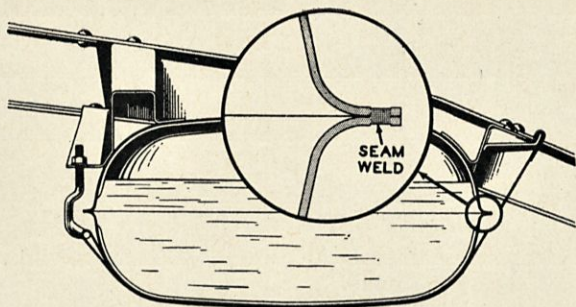
Uusi suurempi ja tehokkaampi
öljypumppu.

kana ja likaamasta alustaa sekä vieraitten ainesten imeytymistä kampikammioon.

Kampiakseli on tukevampi kuin aikaisemmin ja painaa nyt 31.3 kg. Etupäässä oleva *värinänvaimentaja* poistaa ne värinät, jotka saattavat esiintyä kierrosluvun ollessa suuri.

Pudotuskaasuttaja kiihdytyspumppuineen on syynä Chevroletin erinomaiseen kiihtyväisyyteen. Se on eristetty etulämmityspotkesta paksulla asbestitiivisteellä. Bensiniputket on kiinnitetty kehyksen ulkopuolelle pysyäkseen paremmin jäähdytettynä, niin ettei syntyisi kaasukuplia. *Etulämmitys* on täysin automaattinen.

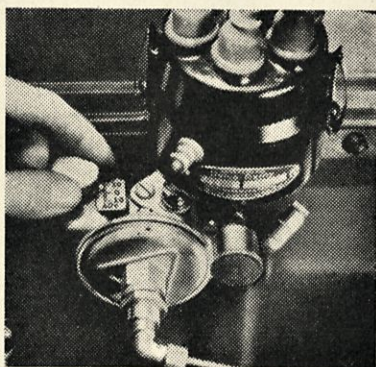


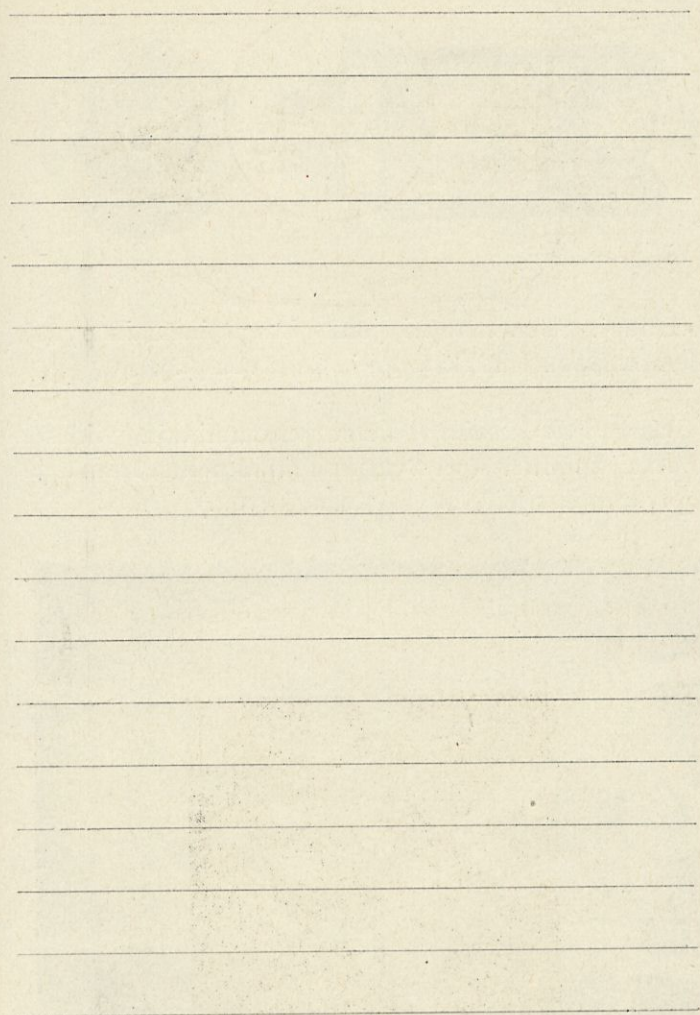


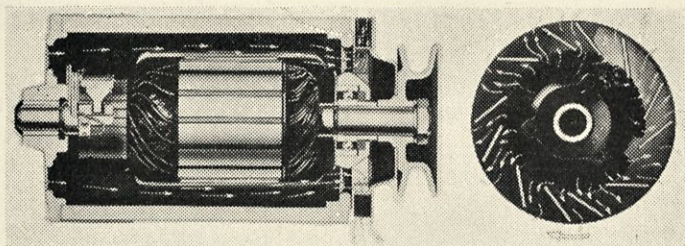
Venttiilinostajissa oleva jousilaite estää syntymästä liikkumavaraa venttiileissä.

Oktan-säätimen avulla voidaan yksinkertaisesti ja kätevästi säätää sytytys käytetyn polttoaineen laadun mukaan.

Generaattori on ilmajäähdytetty sen etupäässä olevan tuulettimen avulla, joka imee ilmaa takaapäin koko lait-

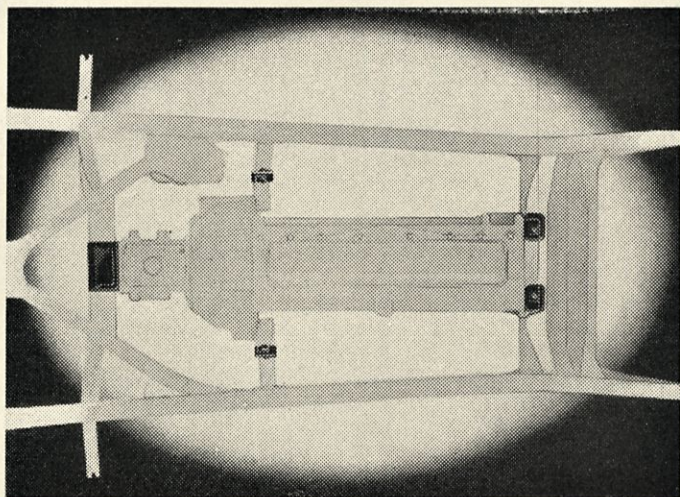


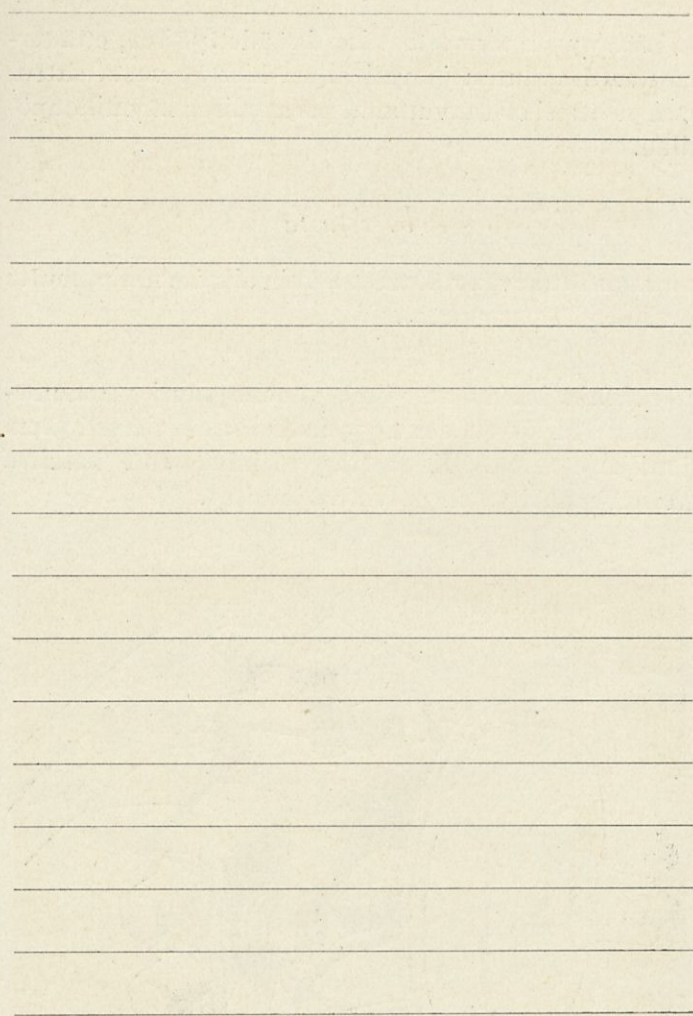




teen läpi. Generaattori, jonka lämpötila näin pysyy alempana, on tehokkaampi ja kestävämpi.

Moottori on kiinnitetty, kuten vareminkin, viidestä kohtaa, kumitiivisteet ovat kuitenkin pehmeämmät ja sopivammin sijoitetut (katsokaa kuvaa.)



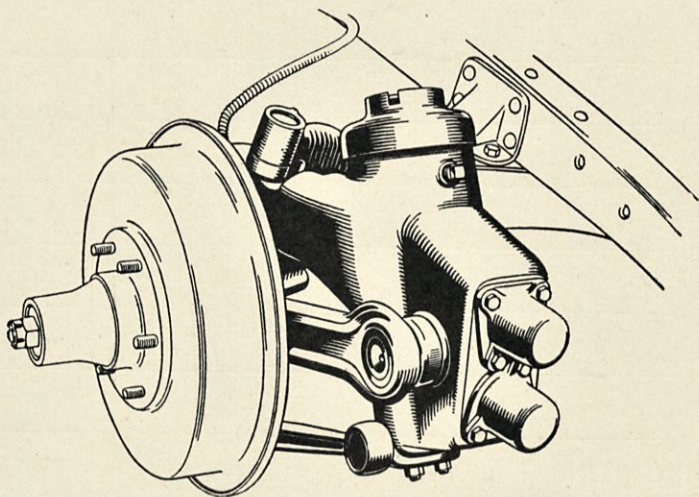


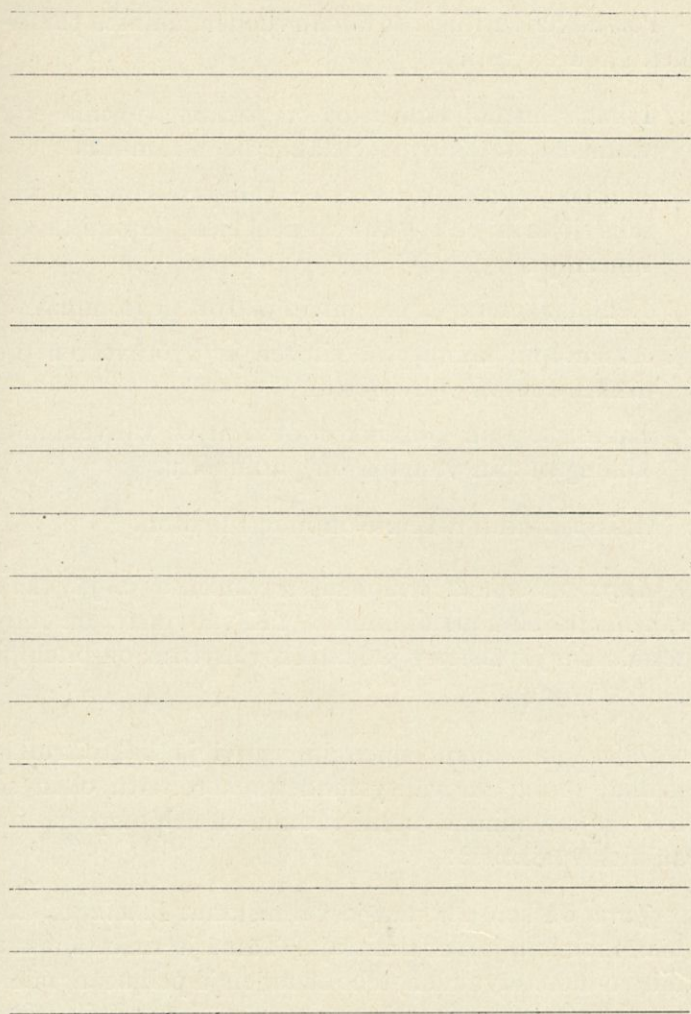
Jäähdytys on termostaattisesti säädetty siten, että termostaatti avautuu ja vesi alkaa kiertää vasta sitten, kun moottori on saavuttanut normaalian käyntilämpötilan.

b. Alusta

on samaa tukevaa rakennetta kuin aikaisemmin, mutta on sitä yhä parannettu.

Polviniveljousitus oli viime vuonna suuri vetonumeromme. Myös vuoden 1935 malleissa on tietysti tämä jousijärjestelmä. Kannattaa mainita, että kaikissa Master-malleissa on polviniveljousitus.





Polviniveljousitusta on tämän vuoden mallissa parannettu seuraavasti:

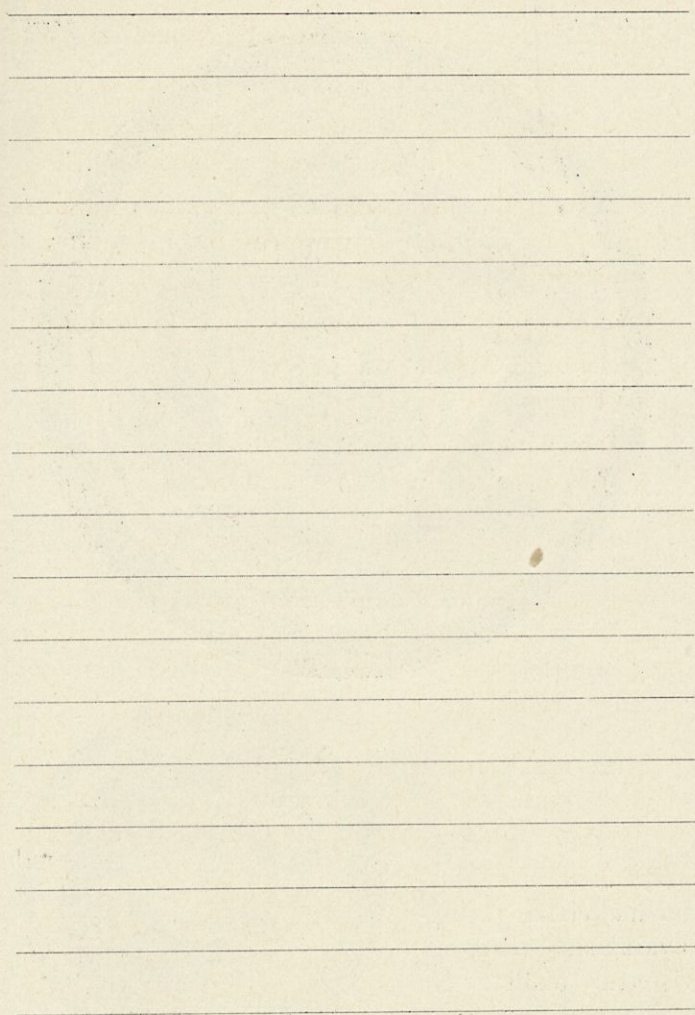
1. Iskunvaimentajakoneistoa on parannettu, niin että vaimentajat toimivat vieläkin pehmeämmin.
2. Poikkiakselin, joka nokkien välityksellä vaikuttaa sekä jousiin että iskunvaimentajiin, läpimitta on suurempi.
3. Neulalaakereita on enemmän ja ovat ne isommat.
4. Akselitapin kiinnitystä kilpeen ja pyörävarren pidikkeeseen on vahvistettu.
5. Kuningastapin kiinnikkeet ovat myös vahvemmat, kuningastapin voitelua on parannettu.

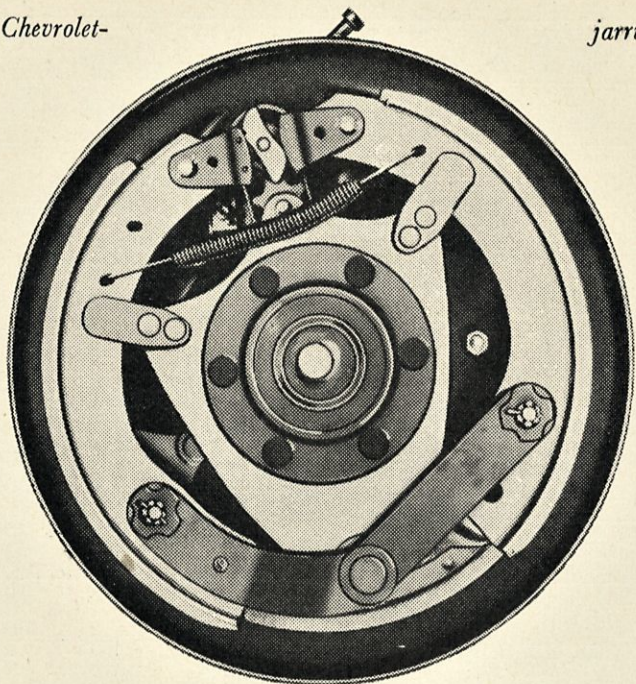
Muissa kohdin rakenne on muuttumaton.

Kehys on samaa erinomaisen vankkaa ja jäykkää rakennetta kuin aikaisemmin. YK-vahviketta on entisestäänkin jäykistetty ja laatikkovahvistus on pitempi ja kestävämpi.

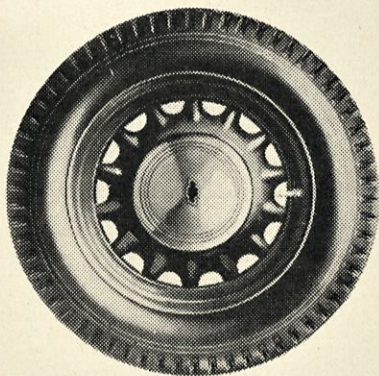
Ohjaus on, kuten ennenkin, ruuvi ja kaksoisrullamallia, mutta on välityssuhdetta koroitettu ollen se nyt 17.5 : 1, minkä vuoksi vaunua on helpompi hallita ahtaissa paikoissa.

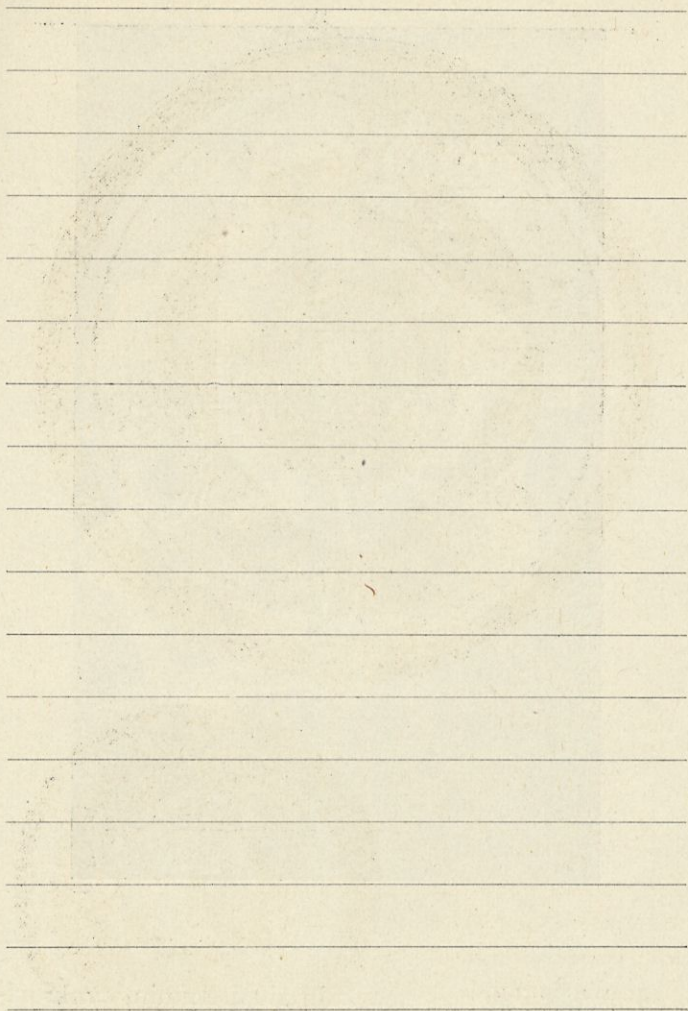
Jarrut on konstruoinut ja valmistanut *Bendix*, maailman mainioin jarruvalmistaja. Tämä jo sinänsä takaa niitten luotettavuuden, tehokkuuden ja pehmeän, miellyttävän toiminnan. Ne ovat einomaisen tiiviit, eikä niihin pääse tunkeutumaan vettä eikä likaa.

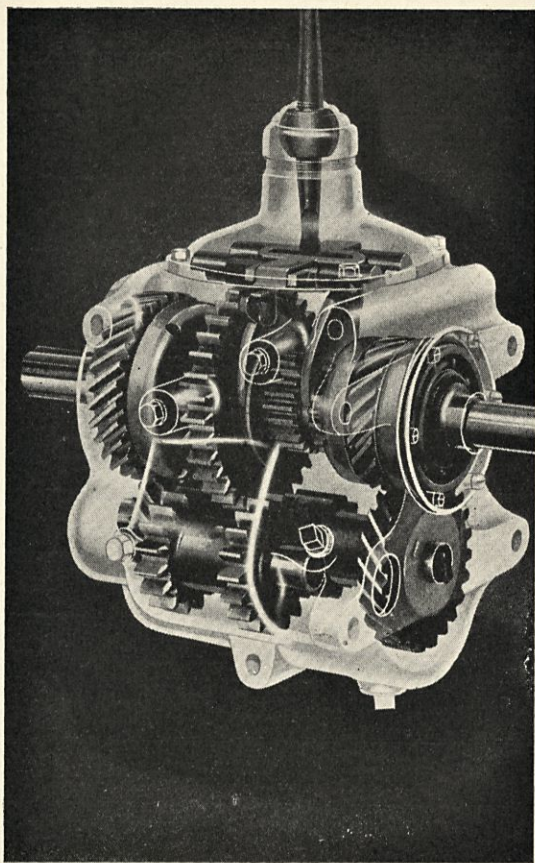




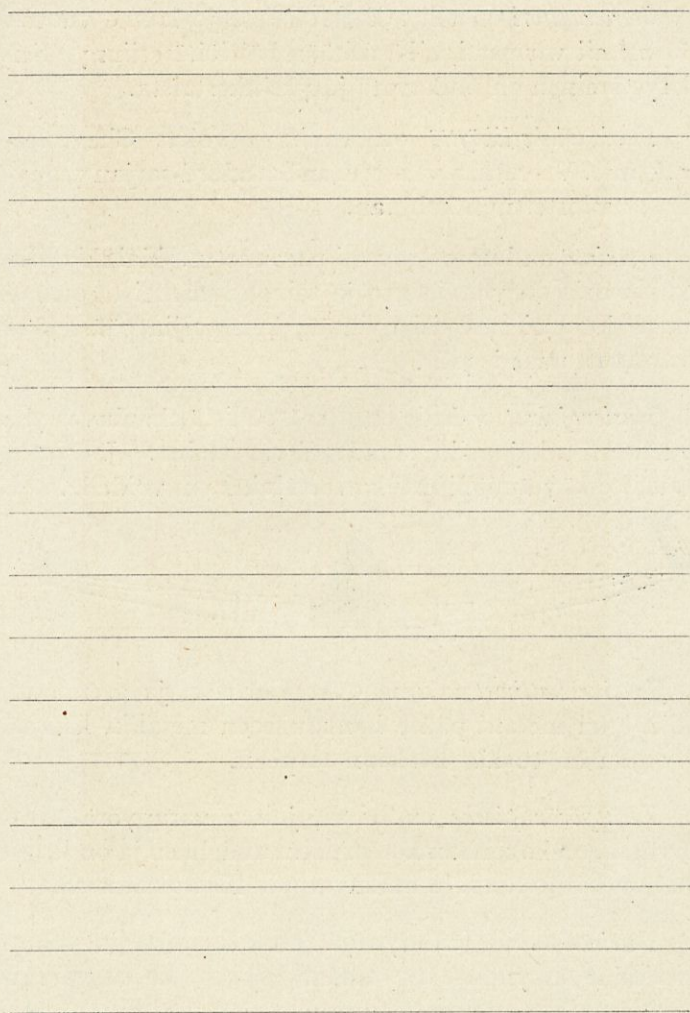
Pyörät kaikissa Master-malleissa ovat nykyaikaista, puolapuri-
tettua mallia. Ne voidaan helposti pitää
puhtaina.







Vaihdelaatikko on sama kuin aikaisemmin, synkronisoitu, toinen vaihde äänettömästi toimiva. Varma, kestävä ja on sitä verrattoman helppo ja mukava hallita.



Starteraattori on ollut Chevroletissa jo kolme vuotta. Se toimii varmasti, eikä mitään häiriöitä esiinny. Sen käyttäminen on mukavata ja yksinkertaista.

Kardaaniakselikäyttö on vanha arvokas Chevrolet-rakenne. Verrattaa vastaavaan Standard-sarjan yhteydessä selostettuun kohtaan.

Kytkintä on huomattavasti parannettu. Kaikkia liikuvia osia on vahvistettu ja toinen lamelleista on kupera, jotta ei syntyisi nyintää, kun poljin päästetään varomattomasti ylös.

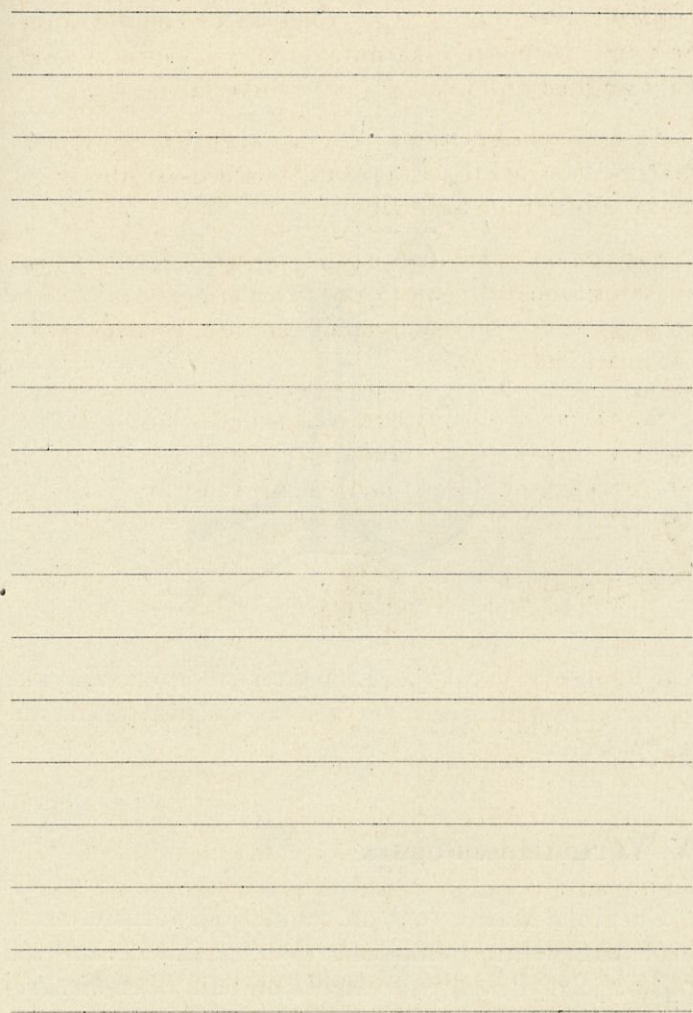
Jousisuojuukset, valmistettu teräspelistä, kuuluvat yhä edelleen takajousiin standardi-varusteina. Jousia ei tarvitse käytännöllisesti katsoen lainkaan voidella.

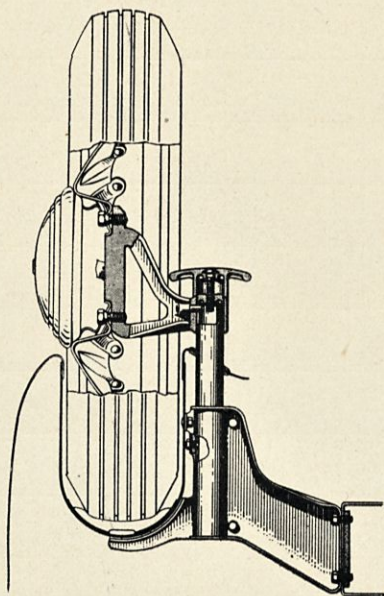


Jousikannattimet takana ovat kierteiset ja asennetut, niin ettei metalli pääse hankaukseen metallin kanssa. Voitelu on tuskin koskaan tarpeen.

Varapyörän pidike malleissa, joissa varapyörät ovat sivussa, on kokonaan konstruoitu uudelleen ja on se nyt paljon kestävämpi ja mukavampi. Katsokaa kuvaa.

Yhteinen tuki. Jäähdyttäjä, etulokasuojat ja valonheittäjät on yhdistetty samaan tukeen, kuten varemmin, mutta tämän vuoden mallissa on tuki hiukan toisenlainen, koska vaunussa ei nyt ole valonheittäjien

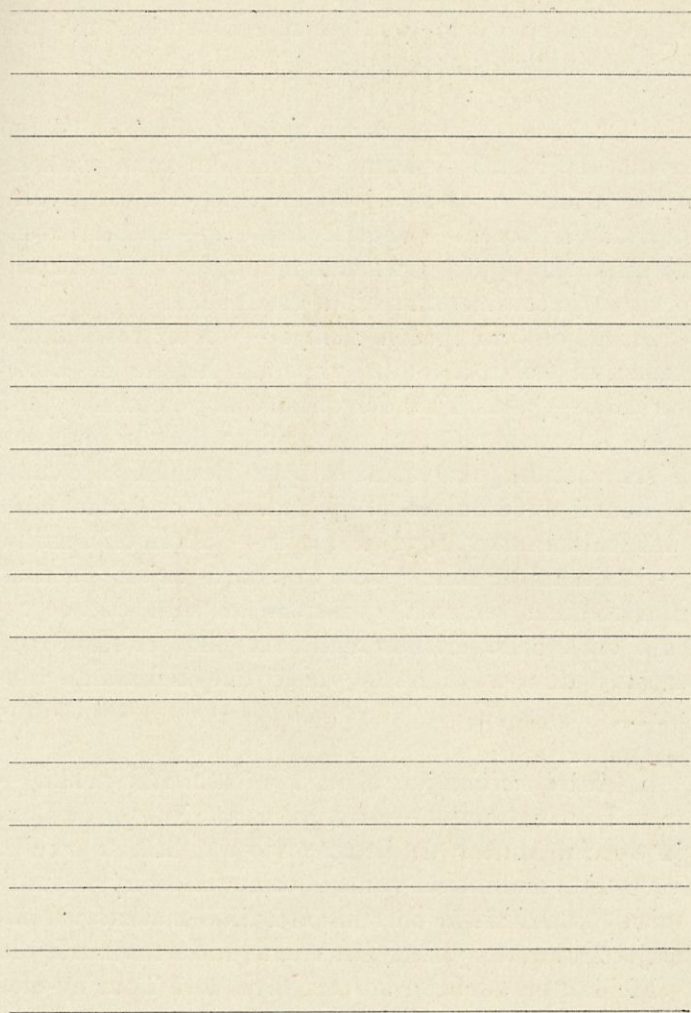




välissä näkyviä tankoja. Etuosa on ehdottoman jäykkä ja on se sitäpaitsi eristetty kehyksestä paksulla kumikappaleella.

V. Varustehienouksia

Chevrolet Master 1935 on vaunu, jota varustettaessa ei ole kitsasteltu. Ja siksi Chevrolet'ista ilmeneekin vain loistoa ja täydellisyyttä. Meillä on näin ollen *hintaaluokassaan parhaimmin varustettu vaunu*, emmekä saa unohtaa esittää seuraavassa mainittuja yksityiskohtia, jotka



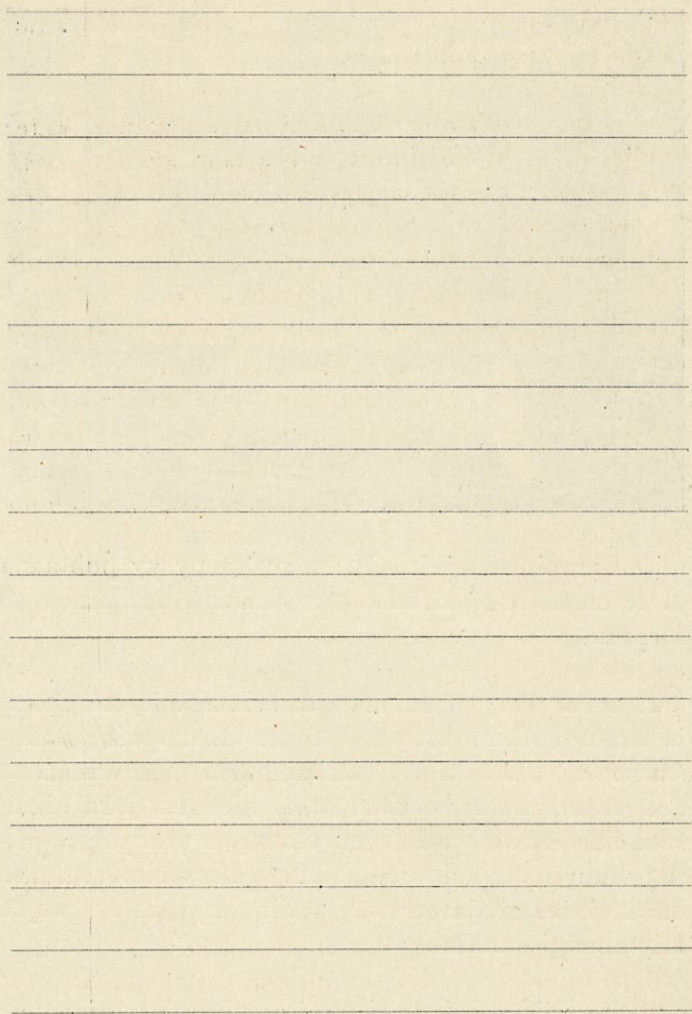
myös osaltaan ovat syynä siihen, että ostajalle nyt tarjoutuu edullisin autokauppa.

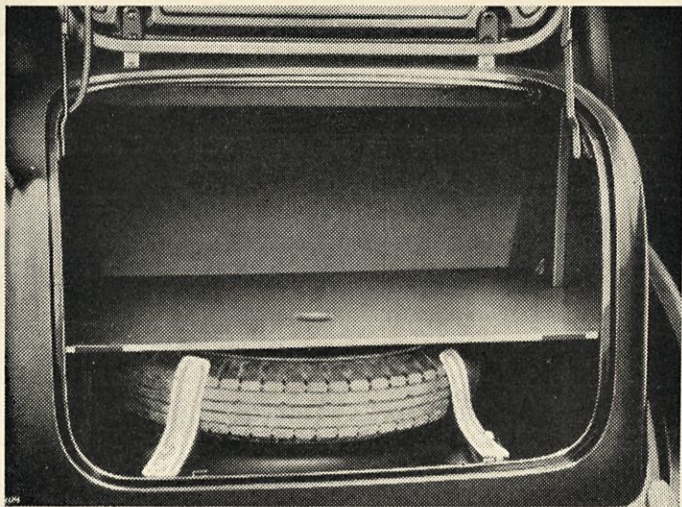
a. Chevrolet Master de Luxe sarja sisältää, kuten sivulla 14 jo mainitsimme, oikeastaan *kaksi yhdenmu-kaista sarjaa*: toisessa sarjassa on vain yksi varapyörä, kun taasen toisessa — Special-sarjassa — on kaksi asennettuna lokasuojiin. On ilman muuta selvää, että kumpikin sarja seuraa omaa hinta-asteikkoaan.

On tarjolla *suuri määrä malleja* — on kyseessä kokonaista 12 erilaista mallia yksistään Master de Luxe-sarjassa — ja tässä kohden onkin Chevroletin myyjällä arvokas valtti, sillä hän voi tarjota ostajalle juuri sellaisen vaunun, joka vastaa ostajan taloudellista asemaa ja hänen toivomuksiaan. Jos esimerkiksi vertaamme tätä valikoimaa v. 1932 olleeseen — tällöin oli 6 mallia — ja lisäämme siihen vielä Standard-sarjan 3 mallia, niin olemme varmasti samaa mieltä siitä, että se ostaja on todella eriskummallinen, joka ei tästä runsaasta vaunuvalikoimasta voi löytää mieleistään vau-nua.

b. *Kaksi mallia*, joissa on kiinteä matka-arkku — n. s. Touring-mallit — on valittavana Master de Luxe ja Special Master de Luxe sarjoista. Matka-arkuilla varustetut mallit ovat viime vuosina tulleet hyvin suosituiksi, koska niissä on runsaasti tilaa matkatavaroille tarjoten samalla yllinkyllin mukavuutta matkustajille.

Meidän on edelleen korostettava, että Touring-malleissa, joissa on vain *yksi varapyörä*, tämä on sijoitettu erikoiseen lokeroon matka-arkkuun; tämä on mainitse-





misen arvoinen seikka, koska pyörä pysyy puhtaana ja se on helposti käsillä, kun renkaan uusiminen on tarpeen.

c. On myös syytä huomauttaa asiakkaalle, että Coach ja Sedan-malleissa on takaistuimen takana *paikka matkatavaroille*. Meillä on nyt markkinoiden suosituimmassa amerikkalaisessa merkissä sama hienous, joka aikaisemmin on eurooppalaisten vaunujen yhteydessä esitetty suurena erikoisuutena. Mutta Chevroletin suhteen on korinrakentaja käyttänyt tilaa hyväkseen paljon käytännöllisemmin.

d. Jos siirrymme »pienempiin» yksityiskohtiin, niin on meidän ensinnäkin kiinnitettävä huomiomme *kojei-*

siin. Niihin kuuluvat kaikki ne kojeet, mitkä ovat tarpeen, jotta sekä pitkällä että lyhyillä matkoilla alati voisi olla selvillä eri laitteiden toiminnasta. Ampeerimittari, jäähdytysveden lämpömittari, öljynpainemittari, bensiinimittari, nopeusmittari ja matkamittari sisältyvät kojeisiin.

e. Tämän jälkeen meidän on huomattava, että Master sarjan vaunuissa on *kaksi tuulilasinpuhdistajaa*, mikä katsotaan muissa saman hintaluokan vaunuissa turhaksi yllellisyydeksi.



Blank lined paper with horizontal ruling lines.



f. *Hansikaslokero* kojelaudan oikealla puolella on tilavampi ja suurempi kuin varemmin.

g. Sitäpaitsi on runsaasti *tilaa pikkukääröille*, kartoille, tyynyille y. m. pienessä hyllyssä, joka on sijoitettu takaseinän ja takaistuimen selkänojan väliin.

h. *Huopakannatin* tietysti kuuluu varusteisiin niissä malleissa, joissa etuistuimen selkänoja on kiinteä.

i. *Rintalevyssä olevan tuulettimen* kautta pääsee raikasta ilmaa sisään, joten lämpötila moottorin lähettyvillä ei pääse kohoamaan häiritsevän korkealle. Voidaan asettaa eri asentoihin.

k. Ja sitten meillä on *Fisherin Alkuuperäinen vedoton kori-tuuletus*, jonka tarjoamia etuja emme tarpeeksi usein muista osoittaa. Tämä on suuri valtti ja sitä on käytettävä hyväksi.

Edelläoleva selostus Chevrolet Master de Luxe-sarjan varustehienouksista on tietysti vain summittainen. Tämän kirjan puitteissa ei ole mahdollista eritellä kaikkia yksityiskohtia ja käteviä pikkukohtia, joitten tarkoituksena on tehdä vaunu mahdollisimman arvokkaaksi ja mukavaksi omistajalleen. Mutta jo nämäkin yksityiskohdat ovat kylliksi antamaan asiakkaalle oikean käsityksen vaunusta edellyttäen, että

*me todella puhumme niistä, kun esittelemme
vaunua.*

Mikään ei ole epätodenmukaisempaa kuin että asiakas ei itse huomaa niitä. Ne on osoitettava hänelle ja vain joko painamalla ne mieleen tai itse tutkimalla niitä ja niitten vaikutusta ajo-ominaisuuksiin ja vaunun suorituskykyyn, voi myyjä hallita ne täydellisesti voidakseen tyhjentävästi ja vakuuttavasti esitellä vaunua.

Tulemme siistakaisin siihen, mistä lähdimme: TUOTTEEN TUNTEMUKSEEN, joka on kaikki kaikessa tämän vuoden myyntityössämme. Tästä käsikirjasta saatte tosin vain asiallisen ja keskitetyn kuvan siitä, mitä Chevrolet 1935 on. Tutkikaa tätä kirjaa vielä kerran — useita kertoja — vaunun tarkastelun ohessa, katsokaa, miten eri laitteet toimivat yhteisymmärryk-

sessä, miten nämä eri laitteet yhteisvoimin korottavat Chevroletin luokassaan ylivoimaiseksi johtajaksi. Ja jos jonkin yksityiskohdan suhteen tunnette itsenne heikoksi, niin kerratkaa kaikki uudelleen. Mikään ei ole niin tärkeätä kuin että hallitsee aineensa, että tuntee tuotteensa. Seuraavassa luvussa huomaamme, miten voimme varmistautua, että todella tiedämme, mitä puhumme, kun esittelemme Chevrolet 1935.

Lyhyt teknillinen eritelmä

CHEVROLET MASTER 1935

Akselinväli 113" = 2,872 m.

Raideväli — edessä 1,435 m — takana 1,461 m.

Moottori. 6-syl. kansiventtiili-moottori. Sylinteriläpimitta 84.14 mm. Iskun pituus 101.6 mm. Sylinteritilavuus 3.39 litraa. Puristussuhde 5.6 : 1. *Jarrutettuja hevösvoimia* 80/3200 kierr./minuutissa.

Moottori on kiinnitetty viidestä kohtaa ja eristetty kehyksestä pehmeällä kumilla.

Sylinteriryhmä. Sylinterit on valettu yhteen ryhmään ollen niitten yhteydessä kampikammion yläosa. Sylinterikansi venttiilikoneistoinen irroitettava. Sylinterikansi on erikois-Chevrolet-mallia ollen toiset venttiilit kallella palamisen jouduttamiseksi. Räjähdyskammio on yhtenäinen ilman energiaa kuluttavia taskuja.

Männät ovat erikoisvalurautaa ja tinalla päällystetyt sekä varustetut kolmella renkaalla, kahdella puristus- ja yhdellä öljyrenkaalla. Kromatut männän tapit ovat pronssiholkeissa.

Kampiakseli. Staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, varustettu vastapainoilla ja värinänvaimenta-

jalla. Paino 31.3 kg. Kolme teräsisüsteistä valkometallilaakeria.

Päälaakerit. Läpimitta: etumainen 52.39 mm, keskimäinen 53.98 mm, takimmainen 55.56 mm. Pituus: etumainen 44.85 mm, keskimäinen 47.63 mm, takimmainen 55.16 mm.

Nokka-akseli. Muotoon taottu ja lämmöllä käsitelty, 3-laakerinen. Kampiakselin käyttämä fiiberiseoksesta tehdyn hammaspyörän välityksellä.

Venttiilit. Kansiventtiilit, liikkuvat vaihdettavissa valurautaohjauksissa. Vipubarret laakeroitu läpiporatulle akselille ja painevoidellut. Koko venttiilikoneisto on koteloitu öljytiiviiseen koppaan. Pakoventtiilien jäähdytyksestä huolehtivat tehokkaasti erikoissuutimet jotka ruiskuttavat jäähdytettyä vettä kannen kuumimpiin kohtiin. Venttiilinostajissa on erikoinen jousilaite, joka estää syntymästä liikkumavaraa ja häiritseviä ääniä koncistossa.

Voitelujärjestelmä. Yhdistetty paine- ja roiskevoitelu. Painevoitelu päälaakereihin, nokka-akselin laakereihin sekä venttiilikoneistoon. Öljyjohtimet kampien alla oleviin öljyaukaloihin. Epäkeskomallinen öljypumppu. Kojelaudassa öljypainemittari. Kampikammioon sopii öljyä 4.73 litraa. Kampikammion tuuletus.

Bensiinilaitteet. Hyvin eristetty Carter-pudotuskaasuttaja kiihdytyspumppuineen varustettu yhdistetyllä

ilmanpuhdistajalla ja imuäänenvaimentajalla. Sääto vain tyhjäkäyntikaasuseosta silmälläpitäen. Termos-
taattisesti säädetty etulämmityslaite pakoputkella
kokonaan automaattinen.

A. C.-bensiinipumppu varustettu bensiinipuhdistaja-
jalla. Saumautettu bensiinisäiliö alustan takapäässä,
tilavuus 53 litraa. Bensiiniputki kehyksen ulkopuolella
tehokkaamman jäähdytyksen vuoksi. Sähköbensii-
mittari kojelaudassa.

Jäähdytystö. Harrison-kennojäähdyttäjä. Jäähdyt-
tämä Vⁿ muotoisessa kopassa sisäpuolisen ristikon suo-
jassa. Epäkeskomallinen vesipumppu. Nelisiipinen
tuulettaja. Siipien pituus ja nousu on sama, mutta asen-
nettu eri kulmiin värinän välttämiseksi. Jäähdytys-
veden lämpömittari kojelaudassa. Tilavuus: 9.94 litraa.
Konepellin alla täyttöputki.

Sähkövarusteet. Ilmajäähdytetty generaattori, jossa
3 harjaa, varustettu magneettisella releellä. Virran-
jakajassa on sytytysasettelu automaattinen, johtuen
tämä sekä keskipakoissäätimestä että imuputken
imusta. Asettelu voidaan myös suorittaa käsin syty-
tysnakutusten välttämiseksi käytettäessä erilaisia polt-
toaineita — n. s. *Oktan-sääto*.

Käynnistinmoottorissa Bendix-kytkentä. Käynnistin-
moottorin kytkentä tapahtuu kaasupolkimella ja
irroitus automaattisesti imusäädetyllä releellä, niin
kohta kuin bensiinimoottori alkaa käydä. *Kennosto*
6 voltin kennosto, jonka teho on 90 ampeerituntia.

Pysähdyslamppu toimii ainoastaan silloin, kun sytytys on yhdistettynä. Erillinen varoke pysähdyslamppua varten kojelaudan alla.

Kytkin. Yksilevyinen kuivalamellikytkin, täysin koteloitu. Irroituslaakeri grafiittia ja varustettu öljysäiliöllä. Toinen lamelli on kupera, jotta toiminta olisi pehmeämpää.

Vaihdelaatikko. Synkronisoiva vaihdelaatikko, 3 vaihdetta eteen- ja taaksepäin. 2:n vaihde äänettömästi toimiva. Välityssuhteet: Ykkönen 3.02 : 1, kakkonen 1.70 : 1, kolmonen suora, taaksekäynti 3.40 : 1. Vaihdelaatikkoon sopii öljyä 1.18 litraa.

Kehys. Ristituettu, puristettu teräksestä, yhdistettyä YK- ja laatikkomallia.

Jousitus. Edessä yksilöllinen polviniveljousitus, Chevrolet Dubonnet-järjestelmää. Etuakseli pulteilla kiinnitetty kehykseen. Takana puolisoikeat, pituussuuntaiset kromivanadiumteräksiset jouset, täysin koteloidut terästuppiin, pituus 1,372 metriä. Itsesäädettävät jousikannattimet, joissa kierteiset jousipultit takana. Delco-Lovejoy nesteiskunvaimentajat takana; edessä iskunvaimentajat jousijärjestelmän yhteydessä.

Putkenmuotoinen kardaaniakseli karaistusta krominikkeliteräksestä, koteloitu kardaaniputkeen.

Kardaaninivel täysmetallia, voideltuu automaattisesti

vaihdelaatikosta, asennettu vaihdelaatikon ja kardaaniksi akselin väliin. Voitelukuppi käsin voitelua varten.

Taka-akseli. Puoleksi kantava, banjomallinen koppa puristettu yhdestä kappaleesta. Vetoakselit on ulkopäistään varustettu laipalla, jonka varassa pyörä on, joten pyörän laakeri akselin ulkopäässä tulee aivan pyörän keskustaan. Kardaanioppaan mahtuu 1.89 litraa öljyä. Taka-akselin välitys 4.11 : 1.

Pyörät. Puolapuristetut teräspyörät, läpimitta 17", 5.50—17 pallorenkaat. Normaali paine 1.96 kg.

Jarrut. Sisäpuolelta laajenevat Bendix 4-pyöräjarrut. Kaksi jarrukenkää kussakin pyörässä. 12 vahvikelaippaa kussakin jarrurummussa lisää jäähdytystä. Jarrupinta yhteensä 1,098 sm². Käsijarru vaikuttaa kaikkiin pyöriin.

Ohjauslaite. Puoleksi itse-estävää mallia, ruuvi ja kaksoisrulla. Välitys 17.5 : 1. Teräksinen ohjauspyörä päällystetty kovakumilla. Kolme puolaa. Ohjauspyörän läpimitta 432 mm.

Valonheittäjät on kromattu, symmetriset valokeilat. Silmävaloja varten erikoislamput valonheittäjissä. Koko ja puolivalot säädetään jalkakoskettimella.

Herrat Chevrolet-myyjät

Tässä luvussa on joukko kysymyksiä — ilman vastauksia. Olemme poikenneet vanhasta tavasta, jonka mukaan lopuksi teimme yhteenvedon niistä käsikirjassa käsitellyistä yksityiskohdista, joilla on suurempi tai pienempi merkitys. Tällä kertaa saatte itse kerrata lukemaanne — omasta aloitteesta. Kysymyksiin löydätte vastaukset tämän kirjan sivuilta. On kuitenkin eräitä kysymyksiä, joihin ette voi saada vastausta siitä, mitä me olemme tässä kirjassa sanoneet Chevrolet 1935'stä, ja on Teidän etsittävä vastaukset itse vauhasta.

Tuotteen tuntemus — tässä tapauksessa Chevrolet 1935'n tuntemus — on niin erinomaisen tärkeä seikka ja on sillä ratkaiseva merkitys vuoden koko myyntitulokseen. Siksi tulemme myöhemmin keväällä tai kesällä järjestämään pienet »kuulustelut». Tarkoituksemme ei kuitenkaan ole panna täyskasvuisia, järkeviä miehiä koulupenkille tai riistää heiltä sitä aikaa, minkä he todennäköisesti itse katsovat voivansa käyttää parhaiten aktiiviseen myyntityöhön.

Asia on kuitenkin niin, että on sataprosenttisesti tunnettava kauppaamansa tavara ja tähän koko myyntityö perustuukin. Tästä syystä tahtoisimme jossakin myöhemmässä kokouksessa tavata Teitä ja toverillisessa keskustelussa »pyöreän pöydän» ympärillä pohtia niitä kysymyksiä, jotka esitämme seuraavassa. Keskustelumme tulee nojautumaan näihin kysymyksiin.

Olette varmasti itsekin huomaava, miten tärkeitä on voida epäröimättä vastata niihin asiantuntevasti ja tyhjentävästi.

Kysymysten vastaamiseksi ei vaadita mitään eriskummallisia teknillisiä tietoja. Kun olette lähemmin silmäillyt niitä huomaatte heti, että ne koskettelevat sellaisia kysymyksiä, joihin joka-päiväisessä myyntityössänne joudutte vastaamaan. Meidän tarkoituksemme tällä kirjalla ja »kuulusteluilla» on ennen kaikkea kohottaa myyjiemme tuotteen tuntemusta, jotta he asiallisesti pystyisivät esittämään Chevrolet 1935'n jokaista yksityiskohtaa myöten *kunnolla*. Olemme varmoja, että Teillä on halua ja hyvää tahtoa oppia tuntemaan sitä mainiota tuotetta — Chevrolet 1935 — jota myytte.

Kysymyksiä ilman vastauksia

1. Mikä on huipputeho ja kierrosluku:
Chevrolet Standard moottori 1935
Chevrolet Master-moottori
2. Mitkä edut on kansiventtiilirakenteella?
3. Miksi on Master-moottorin männät tinapäällystetty?
4. Missä suhteessa on Chevrolet 1935'n moottorin voitelua parannettu?
5. Selittäkää venttiilien jäähdytys Chevrolet-Standard- ja Master-moottoreissa 1935.

6. Mitä hyötyä on termostaattisesti säädetyistä jäähdytyksestä?
7. Millä tavoin pudotuskaasuttaja lisää moottorin suorituskykyä?
8. Mitä painaa Chevrolet-Standardin kampiakseli? Masterin? Miten se valmistetaan?
9. Mitä hyötyä on moottorin kumikiinnityksestä?
10. Mikä uutuus on Master-moottorin generaattorissa?
11. Mitä hyötyä on oktan-säädöstä?
12. Selostakaa Chevrolet Masterin kehys. Mitä hyötyä siitä on?
13. Selostakaa Chevrolet Standardin kehys. Mitä hyötyä siitä on?
14. Mitä Bendix-nimi merkitsee jarrustolle?
15. Selittäkää, mikä periaatteellinen yhtäläisyys ja mikä teknillinen eroavaisuus on mekanisen ja nestesäädetyin jarruston välillä?
16. Selittäkää Chevroletin jousitus.
17. Sanokaa tyhjentävästi, mitä hyötyä polviniveljousitus tarjoaa.
18. Missä suhteessa Chevrolet Master 1935'n polviniveljousitusta on parannettu?
19. Sanokaa, missä suhteessa Standard eroaa Masterista.
20. Selittäkää Chevrolet 1935'n etuosan tuenta. Mitä hyötyä siitä on?
21. Kardaaniikäytön hyöty?
22. Chevrolet Standardin ja Masterin renkaiden koko ja pyörävarusteet?

23. Miten suuri on bensiinisäiliön tilavuus?
Chevrolet Standard? Master?
Mikä on jäähdystystön tilavuus? » »
Mikä on öljysäiliön tilavuus? » »
24. Mitkä edut on synkronvaihteella?
25. Mitä malleja meillä on Standard-sarjassa?
26. Mitä Master-sarjassa?
27. Mikä ero on Coachin ja Sedanin sekä vastaavien Touring-mallien välillä?
28. Mainitkaa mahdollisimman monta mukavuuden kannalta tärkeää seikkaa Master de Luxe Touring Sedanissa.
29. Sanokaa, mikä on Standard-sarjan ja Master-sarjan akselinväli tuumissa ja metreissä.
30. Miksi puhumme täysin uutatusta panssarikorista, jossa on yhtenäinen teräskatto.
31. Selittäkää ero Chevrolet Master 1934'n ja 1935'n ulkoasun välillä.
32. Mitä tarkoitamme starteraattorilla?
33. Selittäkää, miten Fisherin Alkuperäinen vedoton korituuletus toimii.
34. Mitä hyötyä siitä on?
35. Miten kori on eristetty vedolta, lämmöltä ja pakka-selta Chevrolet 1935'ssä?
36. Missä periaatteellisessa suhteessa viime ja tämän vuoden Master-mallien korirakenne ja -valmistus eroaa toisistaan?
37. Selittäkää takajousitus — jouset, pituus, varusteet, jousikannattimet y. m. — Chevrolet Masterissa.

HELSINKI 1935,
SUOMALAISEN KIRJALLISUUDEN SEURAN
KIRJAPAINON OY.